Monsoon Dervish

Being a True Account of Mischief and Conflagrations Caused by Fine Voyages of the Junk "Kehaar" to the Islands of Madagascar, Zanzibar, Ceylon and Impenetrable Japans as well as Terra Australis and the Eastern Archipelago, set down to the greater Glory of Gods at the Turn of Millennium by the Captain of the said Ship, notorious

Kris Larsen

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Правдивая история о бедах и злоключениях во время путешествий джонки «Кехаар» на острова Мадагаскар, Занзибар, Цейлон и в труднодоступную Японию, а также в Австралию и Ост Индию, совершённых к вящей славе Божией, на рубеже тысячелетий капитаном вышеназванного судна, небезызвестным Крисом Ларсеном.

- Крис Ларсен
  -
  - Пролог.
  - Кехаар.
  - Пробный выход
  - Большой Барьерный риф.
  - Дарвин
  - Интермедия для моряка.
  - Мадагаскар.
  - Мозамбикский пролив.
  - Южная Африка.
  - Берег Занджи.
  - Ламу.
  - Торговец в лохмотьях.
  - Рамадан на Занзибаре.
  - Керимба.
  - Акульи плавники.
  - Трепанг.
  - Провизия в Африке.
  - Тюрьма в Коломбо.
  - Чагос.
  - Немного о муссонах.
  - Архипелаг.
  - Сандакан.
  - Ронин.
  - Япония.
  - Токуяма.
  - Корея и русские.
  - Тайфун.
  - Эпилог.
  - Крис Ларсен. True gypsy of the sea.
  - Фотографии {7}
- notes
  - 1

    - 2
    - 3
    - 4
    - 5
    - 6
    - 7
    - 8
- comments
    - 1
    - 2
    - 3
    - 4
    - 5
    - 6
    - 7

Крис Ларсен
Муссон Дервиш

Мечтайте.

День, когда вы перестанете мечтать,

это день вашей смерти.

Пролог.

Однажды утром я проснулся и обнаружил, что моя жизнь граничит с респектабельностью.

Приметы были очевидные: большая связка ключей, чековая книжка, ипотечный кредит, бизнес долги, уклонение от налогов, неудачный брак, алкоголизм. Чтобы было ясно, насколько всё далеко зашло, могу только сказать, что я не развернулся и не ушёл прочь от всех проблем, как делал это обычно, а принялся деловито их улаживать. Потребовалось два года, чтобы освободиться от всего и я остался банкротом, без гроша в кармане.

Но мир для меня не рухнул и не развалился на части. После того, как я потерял всё, жизнь стала легче и проще. Я мог делать всё, что захочу и не должен был ни перед кем отчитываться. Лучшие годы своей жизни, между третьим и четвёртым десятком лет, я провёл на суше, стремясь к благополучию семейной жизни, но понял, что не создан для этого. Я хотел вернуться в море, снова уйти в плавание. И всё, что мне было нужно, это лодка.

Я прочитал множество книг о плаваниях под парусами и мне всегда не давали покоя аспекты не попавшие на их страницы. Многие из круизеров постоянно испытывали нехватку средств, ситуация довольно привычная для меня. Им приходилось использовать всю свою изобретательность и хитрость, чтобы поддерживать на плаву свою мечту, но мало кто из них уделил в книге этим усилиям больше чем случайный параграф. Многие детально описывают процесс строительства лодки, но всё это можно прочитать в любой из многочисленных книг по судостроению. Их истории полны бесконечных описаний метеоусловий, постоянных изменений ветра, смены парусов и других скучных деталей. Но для будущего искателя приключений самыми интересными вопросами является: как приобрести лодку обладая минимальным бюджетом и как потом обеспечить себя средствами, не возвращаясь постоянно к нелюбимой работе для пополнения судовой кассы. Мало кто из авторов даже упоминает этот аспект круизинга. Изначально именно этот вопрос был основной идеей этой книги, но, в процессе написания я расширил тему и она превратилась в серию самостоятельных рассказов обо всём понемногу. Это честное повествование, без обычной цензуры.

До возраста двадцати лет я не знал ни слова по английски,

поэтому пишу простым, повседневным языком, который выучил странствуя по свету, без каких либо литературных претензий. Последующий текст писался на протяжении семи лет в виде отдельных заметок, размышлений, памяток, оборотов и фраз, чтобы занять время в утомительных переходах, когда заканчивались книги и нечего было читать. Он очень субъективный, односторонний и часто несправедливый. Но я и не стараюсь быть справедливым, мы живём в несправедливом мире. Единственное, что я могу сказать, он отражает моё видение вещей и их воздействие на меня.

Сбивающая с толку прерывистость повествования является преднамеренной. Я не совершал кругосветного плавания и не пытался повторить чьих то достижений. Я описываю не длинные каникулы, а образ жизни. У моих путешествий нет никаких целей. У меня не было планов, только мечты. Я много раз возвращался в одни и те же места, потом вдруг делал длинный переход по каким-то неясным причинам, или вовсе без причины. Многие спрашивали меня, почему я это сделал. Ответ простой — мне захотелось. Бесцельное бродяжничество по океанам не поддаётся логическим и хронологическим объяснениям. Оно само по себе является целью. Для него не требуется причины, и это не бегство от реальности,это возвращение к реальности. Море для бродяжничества появилось за долго до второй ипотеки и работы с девяти до пяти, чтобы её выплачивать. Экваториальная зона штилей или морские жёлуди, растущие на днище лодки более реальны, чем департамент налогообложения.

Подобный стиль жизни никогда не имел большой популярности. Истинные бродяги, перелётные птицы, есть и будут во все времена. Я впервые взял пишущую машинку и примкнул к ним на Перси Айленд, в Австралии, спустя всего восемь месяцев после того как купил недостроенный корпус. Я стоял на якоре у тропического острова в кристально чистой воде, питался местными манго и кокосами и чувствовал себя великолепно. На пляже ручные эму чистили свои перья, на небе ни облачка, мир и спокойствие.

Внутри лодка была грубая и незаконченная. Для освещения я жёг свечи и готовил на старом примусе. У меня не было ни двигателя, ни радио, ни лебёдок, ни электричества, никакой сантехники. Не было даже компаса. Старый тент от грузовика служил в качестве паруса.

Мало что изменилось с тех пор. Спустя семь лет и 45.000 «Кехаар» всё ещё не закончен. Я до сих пор живу без планов и программ. Люди всегда путают простоту моей жизни с безответственностью. Моя лодка очень примитива, но когда что-

то идёт не так или ломается, я могу починить это сам, используя то, что имею на борту и не взываю о помощи. Мы прошли через тайфун с ветром в восемдесят узлов, пережили оверкиль на 360 градусов, выбрались из множества сложных ситуаций собственными силами. В чём тут безответственность?

Ну а что, если однажды я не рассчитаю и отправлюсь к праотцам? Ну так что же, это моя жизнь и более ничья.

Кехаар.

Есть несколько способов приобрести лодку мечты: купить, выпросить, взять взаймы, построить, украсть. Человек, задумавший отправиться в круиз в таких минималистских условиях, обычно не располагает средствами для покупки и возможностью выпросить или взять в займы лодку. Остаётся построить или украсть, или комбинация этих двух способов. Название лодки я определил за долго до того, как начал её строить, но я так и не удосужился написать его на борту. Я назвал её «Кехаар». Имя я взял из «Watership Down», эпической истории о кроликах Ричарда Адамса. Так в этой книге звали чайку, неисправимого грубияна. Кто читал её, может представить, что представляет из себя мой «Кехаар». Хотя он чёрного цвета, стальной, и вооружен джонкой. Тому что корпус чёрный, есть важная причина — я всегда хотел чёрную лодку. «Кехаар» имеет длину по палубе 33 фута. Ниже ватерлинии это модифицированный «Moonwind» Джона Пью, двойная скула, полностью из стали.

Обычно я говорю людям, что построил свою лодку, хотя это не совсем верно. Процентов двадцать работы сделал парень с западного берега Тасмании. Он купил проект у Джона Пью, спёр листовую сталь с золотого прииска, где работал, и начал строить. Он согнул 1/8 дюймовые листы в форме корпуса и прихватил их сваркой. Это всё, что он успел. Он мечтал достроить лодку и отправиться в круиз, но его жена об этом не мечтала. Груда ржавого металла некоторое время лежала у него на заднем дворе, пока он не продал её своему товарищу с северного побережья. Я слышал, что он отдал его в счёт долга, или что-то вроде этого. Новый владелец был предпенсионного возраста. Лодкой он не занимался, лишь мечтал о плаваниях. Но его жена тоже не разделяла его мечты. Лодка стояла на дворе , потом он выставил её на продажу. Но она никому была не нужна, ведь это была лишь груда ржавых стальных листов, прихваченных сваркой. Я целый год ездил мимо и всерьёз подумывал купить её, чтобы закончить и отправиться в плавание. Естественно, моя жена была против. Поэтому я развёлся и таки купил её.

Я остался без гроша. У меня был строительный бизнес и кризис подкосил его. Раньше я брал кредит, покупал участок земли и строил на нём дома, своими собственными руками. Рынок недвижимости просто рухнул. У меня не было денег, чтобы купить корпус лодки и нужно было снова брать кредит, чтобы выплатить долги. Тут я подумал, что работал слишком долго,

слишком тяжело и всё впустую. Я заслужил отдых. Получив кредит, я купил лодку. После этого я стал банкротом. Но это не большая беда, я и по сей день банкрот. Самой большой проблемой в том чтобы достроить лодку и отправиться в плавание были совсем не деньги. Труднее всего было преодолеть концептуальные блоки, избавиться от окостеневших представлений, принятых в яхтенном сообществе, выработать в себе уверенность идти собственным путём. Мы не приучены подходить к проблеме со взглядом новичка, с любознательностью ребёнка. Мы смотрим на других людей и всегда копируем то, что уже было сделано в прошлом, даже если это совсем не то, чего мы хотим. Основное правило для решения проблем я взял у английского философа Уильяма Оккама. Гласило оно примерно следующее - « Если можешь обойтись без чего-то, оно тебе не нужно». Приведу пример. Я провёл много часов, глядя на чертежи лодки, пытаясь определить планировку кокпита, постоянно её переделывая. Всё казалось не так. Я хотел ветровой пилот и проводку бегучего такелажа к центральному люку. Это делало кокпит ненужным, но у меня ушли месяцы на то, чтобы понять это. В какой то момент я задал себе вопрос — Кокпит? Зачем он нужен? Устранив яму, я получил в замен гладкую палубу и место для большой двуспальной кровати внутри. Прежде чем задаться вопросом: - «Как это сделать?», ответьте на вопрос: - «А оно мне вообще нужно?».

Будьте увереннее. Я намеревался внести некоторые изменения в форму корпуса, полностью изменить палубу и вооружение. В библиотеках есть множество прекрасных книг по судостроению, но читать книжки и подойти к корпусу с кислородным резаком, это разные вещи. Я знал чего хочу и почему, проверял и перепроверял ещё раз, но всё же не был уверен на сто процентов, особенно в том, что касалось формы корпуса ниже ватерлинии. Я собирался удлинить и без того длинный киль до самой кормы, чтобы руль навешивался на транце, как у арабских доу. Обслуживание и ремонт, в том числе аварийный, при этом должны были быть намного проще. Хотелось также улучшить устойчивость на курсе. Говорят и стог сена поплывёт, если достаточно ветра и команда полна энтузиазма. Мне не хотелось плавать на стогу сена и кто-то посоветовал написать письмо дизайнеру. Я опешил, так как не мог представить, чтобы дизайнер, морской архитектор, снизошёл со своих заоблачных высот чтобы прочитать моё жалкое письмо. «Да что ты теряешь?» - настаивал мой друг. - «Я слышал о нём. Нормальный мужик». Я нашел в справочнике «желтые страницы» адрес Джона Пью, написал коротенькое письмо, отметил

предполагаемые изменения и предложил оплатить его мнение. Конечно же вложил чистый конверт с маркой. Через несколько дней пришёл ответ от Джона, полный практических советов, общий смысл которых давал мне добро — Делай. Я был очень взволнован. Спасибо Джон.

Я заплатил задаток за корпус, после чего прошло ещё два месяца, прежде чем нашёл достаточно денег, чтобы оплатить его полностью и забрать домой. Вечера я проводил за изучением чертежей, идущих в комплекте с этим ворохом железа. Купленный корпус был обшит металлом по планширь, несколько флоров и стрингеров на прихватках. Палубы не было, так же как ничего не было внутри. Проект давал возможность выбора центрального или кормового кокпита а также вооружения: шлюп, тендер или кеч. Мне же хотелось совсем иного. Я начал с рисования различных вариантов палубы и рубки, постоянно их меняя, пытаясь скомпоновать всё на бумаге. Когда привезли корпус, я посмотрел на него, потом на чертежи, потом опять на корпус. Изгиб листов обшивки не соответствовал проекту. К тому же корпус был на фут длиннее. После этого я убрал чертежи и больше не смотрел на них. Надо бы отдать их юному судостроителю в Квинсленде.

Я знал чего хочу: прочную, простую, управляемую в одиночку лодку. С гладкой палубой, высотой в полный рост внутри, без кокпита, максимум объёма.

Используя себя самого в качестве мерной вешки (мой рост 6 футов 4 дюйма) я принялся варить временный каркас для палубы. Я никогда не варил раньше. Я не говорю, что не умею варить, просто раньше мне не приходилось этим заниматься. Мне нравится работать руками и мысль пойти на курсы сварки иногда посещала меня, но каждый раз я был то слишком занят, то на мели, то ещё что-то. Поэтому когда пришло время варить корпус и фитинги, я оказался полным новичком. И я не хотел абы какую сварку. Она должна бала быть выполнена по морским стандартам, так как от неё будет зависеть моя жизнь.

Я прошёлся по местным мастерским и поговорил с мужиками, взял в библиотеке книжки. Однажды вечером я заехал в «Гараж Джимми» на Мэйн стрит. «Джимми Кинг — надёжное имя в современном автомобилизме» - гласила вывеска над дверью. Он стоял, прислонившись к бензоколонке. Замасленная шапочка прикрывала редеющую шевелюру, озорные искорки в глазах. - «Что за проблема у тебя, сынок?». Я объяснил. - «Там внизу есть сварочный аппарат.» - он махнул рукой в сторону провала своей берлоги. - « Возьми электроды и вари.»

Спалив несколько электродов, я соединил два куска стали в один. Джимми Кинг подбадривал меня: - «Давай парень. Продолжай. Тебе нужно набить руку». Вторая попытка вышла гораздо лучше. Просто удивительно, насколько легко обойтись без теории, как только переходишь к практике.

Подвернулась отличная сделка с моим поставщиком леса, которому я задолжал кучу денег за пиломатериалы, использованные на стройках своего обанкротившегося строительного предприятия. В счёт покрытия долга, я построил большой навес со стальным каркасом на его новом лесном складе. Частью соглашения было также то, что я могу строить лодку в углу участка. С его стороны это была расчётливая доброта. Он хотел, чтобы я был на виду, пока не закончу этот навес. Для меня же это был просто божий дар. У меня был доступ к оборудованию. Среди прочего там был монструозный допотопный сварочный аппарат. Передвигать его можно было только с помощью погрузчика, питался он трёхфазным током, напрямую от электрического столба а регулировался большой рукояткой. Маленькая табличка производителя говорила о том, что агрегат даёт двести ампер, но все шкалы были утеряны и я никогда не знал, каким током варю. Джимми Кинг говорил: - «Вари погорячее», и я так и делал.

Я купил коробку электродов. Вскоре стало понятно, что электроды не те, но я начал практиковаться тем, что имел. Сжечь электроды просто так было бы расточительством. Я решил сварить что-нибудь полезное для лодки. Что-нибудь тяжёлое, массивное и не требующее большой квалификации. Помните, я ведь был новичком. Как насчёт большого якоря типа фишермен? Три фута в размахе, из обрезков листа и старой арматуры. Надо попробовать. Первая коробка электродов дала мне представление о простейшей сварке и массивный «ураганный» якорь пропорций начала века, весом 100 фунтов. Надеюсь никогда не придётся его использовать.

Чтобы построить стальную лодку, нужна сталь. Много стали. И лучше не из магазина. Любой хороший кусок стали, если это сталь малоуглеродистая, годится в дело. Ищите в металлоломе. Искусство поиска материалов в отходах в наше время называется — утилизация. Оно состоит в том, что смотришь на мир другими глазами. Ты уже не видишь мусор, видишь только неиспользованный материал. Старый кусок водопроводной трубы превращается в твоём воображении в лестницу или поручень, одинокий дорожный знак на окраинной дороге, это двухдюймовая гальванизированная труба, из которой выйдет отличный бушприт, подмачтовый пиллерс или погон для шкотов.

Всему находится применение. Литые грузики противовесы годятся в качестве балласта, из автомобильных камер выйдут воздухозаборники вентиляторов, старый дверной косяк станет доской для банки или веслом. Открой глаза. Мусор валяется повсюду. Если он вам нужен, не медлите, поговорите с владельцем, люди только рады избавиться от своего мусора. Но если есть сомнение, что сможешь использовать его, лучше забудьте, не стоит собирать хлам «на всякий случай». Нужная вещь всегда подвернётся когда в ней возникнет потребность, нет никакой необходимости собирать всё подряд, в надежде что однажды оно может пригодиться. В круизинге стоит избавляться от лишнего груза а не собирать его.

Я подсчитал, какая сталь мне нужна и пошёл к оптовику, узнать цену. Сталь относительно дешева, но когда ты банкрот, даже дёшево, это слишком много. Мне были нужны палубные бимсы и стрингера, а карманы были абсолютно пусты (не первый раз в жизни, и не последний), денег взять было неоткуда. Возвращаясь домой я сделал обязательную остановку у свалки. Целую неделю шли дожди и груды мусора выглядели не очень привлекательно. Я вышел из машины и сразу увидел это. Прямо посреди свалки лежал конвейер, выброшенный с какого-то завода, порезанный на 12 футовые куски. Он был сделан из полосы как раз того размера, который был нужен мне для бимсов и стрингеров. На мгновение я потерял дар речи, потом достал ножовку и несколько последующих часов занимался тем, что таскал металл и укладывал на крыше машины. Будучи строителем я перевозил совершенно невероятные грузы на верхнем багажнике, но эта поездка была всему венцом. Воюя с металлом я помял крышу, отломал зеркало и ручку на одной двери. Но меня это не волновало. Не важно, металл стоил больше, чем я заплатил за автомобиль. На самом деле, я никогда не платил много ни за один из моих автомобилей.

С полутонной железа на крыше я ехал домой, довольный, как слон. Я впервые почувствовал, что моя мечта станет реальностью в ближайшем будущем.

Многие начинают строительство лодки с большим энтузиазмом. Закончив корпус, они надеются, что самая трудная часть работы закончена. Не верно. Корпус, это лёгкая часть. Вы ещё свежи и активны. Но корпус, это примерно треть работы. Дальше вас ждёт палуба, рулевая система, рангоут, якорные устройства, внутренняя обстройка и окраска. После чего следуют дорогостоящие опции: двигатель, водяная и электрические системы, электроника, системы связи. «Лодка, это дыра в воде, выложенная деревом, в которую вы бросаете деньги, все какие у

вас есть». У многих строителей деньги и вдохновение заканчиваются к моменту, когда они заканчивают корпус. Очень много хороших корпусов продаётся очень дешево. Чтобы сохранить энтузиазм при строительстве лодки, никогда не обдумывайте весь проект целиком. Он может показаться слишком большим и вы лишитесь решимости прежде чем начнёте. Разделите его на более удобоваримые части, как это делают с большими проблемами. Имейте чёткий план того, что вы будете делать завтра, и не более того. И не думайте, что работы должны обязательно следовать в логическом порядке. Нет никаких причин не позволяющих изготовить фаловые блоки, запасной якорь или рангоут прежде чем даже приступите к строительству корпуса. Я думаю, это хорошая идея, подготовить как можно больше мелких проектов до того как начнётся собственно строительство. Когда у вас закончатся деньги, а они закончатся, вы сможете заняться этими узлами, которые сделали ранее. Это поможет пережить и не отчаяться от отсутствия прогресса в период безденежья, пока опять появятся средства. Для строительства лодки требуется очень много банкнот.

Я начал с мачты. Меня часто удивляло, почему люди не используют в качестве мачты стволы какого-нибудь прочного дерева. Оказалось, что в давние времена так и поступали. Но и сегодня такое решение приемлемо для гибкого рангоута. Я хотел себе вооружение с самым эластичным рангоутом — джонка со свободно стоящей мачтой.

С немного глуповатым видом я отправился в местный офис Комиссии Лесного Хозяйства. - « Знаете, мне бы деревце на мачту для лодки. Ха-ха-ха.» Никто не смеялся. Один из лесников посадил меня в машину, мы проехали несколько миль и вот, лес из орегонской дугласовой пихты, возраст 50 лет. Судостроители со всей Тасмании едут сюда за мачтами, когда реставрируют старые гафельные лодки. Они продавались, как любая другая древесина, 100 долларов за кубический метр на корню. Мы выбрали дерево. Они все были удивительно прямые, различались лишь диаметром. Через несколько дней я вернулся с бензопилой, сказал дереву — Прости, и свалил его. Несмотря на мои старания, оно упало в неправильном направлении, в канаву, в сторону от дороги. Я отрезал 40 футов от нижней части, длину моей будущей мачты, здоровый кусок дерева, больше тонны. С помощью блоков и шкивов запряг свой верный Хольден ГМ и вытащил ствол на дорогу. Позволить себе нанять лесовоз я не мог, приходилось импровизировать. На моей рабочей лошадке не было передних тормозов, выхлопной трубы и только один индикатор поворота. Из коробки передач через пол кабины

торчала отвёртка. Она помогала переключать передачи. Утром, залив галлон черного отработанного масла и заведя накатом под гору, оставалось только надеяться, что вечером она привезёт тебя домой. Когда через несколько недель меня остановила дорожная полиция для контроля, они сказали мне: - « Эту груду хлама, приятель, отвези на свалку, и оставь её там.» Я так и сделал, и купил другую машину, очень похожую на эту. Не надо беспокоиться о краске и обивке. Предположим пол в багажнике проржавел и внутрь попадает слишком много выхлопных газов. О чём беспокоиться, приятель? Залей в багажник тачку бетона, он замечательно запечатает все дыры.

Такие автомобили легко и быстро превращаются в лесовоз или трактор. Я арендовал трейлер, самый длинный, какой смог найти. Вернувшись в лес, я снял заднюю дверь со своего универсала, поднял автомобильным домкратом комель дерева и подъехал под него задним ходом. Теперь конец бревна был в машине, как раз за водительским сиденьем. Потом поддомкратил тонкий конец и подвёл под него трейлер. Зацепил трейлер за машину и всё, дело сделано. Позади трейлера торчал конец мачты в 24 фута. Я прибил к нему свой джемпер, в качестве красной тряпки и с зажжёнными фарами повёз весь этот цирк домой.

Я нарисовал 40 футовую свободно стоящую мачту. Самый большой диаметр, 11 дюймов она должна была иметь на уровне палубы. Но тасманский Орегон растёт намного быстрее, чем его северный сородич, его плотность меньше, поэтому я увеличил сечение до 12 дюймов по палубе с сужением до пяти к топу и до восьми к шпору. Совершенно не имея стоячего такелажа, она имела высоту над палубой 32 фута. Прекрасный кусок дерева, с какой стороны ни глянь.

Зелёный Орегон очень трудно пилить вдоль волокон. Я принялся за ствол своими любимыми инструментами: топор, струг, рубанок, криволинейный струг — в этом порядке. Изначально он не был идеально прямым, но потом стал. Готовую мачту я оставил сушиться в тени на год. Двумя месяцами позже мне довелось проезжать мимо пихтовой рощи, где я спилил свою мачту. К моему удивлению, верхняя часть ствола лежала всё там же, в канаве. Я распилил её на куски длиной восемь футов и отвёз на пилораму, где мне их распустили на бруски два на два дюйма. Я использовал их для внутренней обстройки. Всё остальное дерево для внутренностей я собрал подобным образам: отходы после плотницких работ, старый, сломанный стол для пикника из тасманского кедра. Я купил много дерева из старой церкви. Когда очистил его, оказалось, что это тасманский дуб. В общей

сложности, прежде чем отправиться в плавание, я загрузил в лодку около полутонны дерева хорошего качества.

Сложной проблемой оказался балласт, как теоретически, так и практически. На плане корпуса балласт был обозначен просто как «БАЛЛАСТ», печатными буквами вдоль киля. Ни контура, ни веса, ни описания — ничего. Я значительно изменил балансировку лодки: убрал двигатель, встроенные баки, передвинул вперёд мачту, весом в 500 фунтов. Я удлинил киль и поднял палубу и не имел ни малейшего представление, какой эффект это окажет на распределение балласта. Из проекта я извлёк полезную цифру - расчетное водоизмещение пять с половиной тонн. Она показалась мне слишком оптимистичной для стального тридцатидвух футового корпуса, но я принял её, надо же из чего-то исходить. В конце концов я всё же не превысил её, «Кехаар» остался лёгким и движется даже при лёгком бризе.

Стальные лодки, согласно проектам, вовсе не тяжёлые. Тяжёлыми они становятся от излишнего усиления. Люди выбирают сталь из за её прочности. Им не нравятся, кажущиеся тонкими, элементы конструкции указанные в проекте, они используют более толстый лист, добавляют ненужные структурные перегородки. Потом они обшивают лодку внутри деревом,ещё добавляя вес. На борту они обязательно имеют в двойном экземпляре — сварочный аппарат, генератор, компрессор, электроинструменты, запасные листы металла, ящики с болтами и шпильками. Лодка превращается в дредноут, сидящий в воде ниже ватерлинии. Сталь очень прочная, даже и трёх миллиметровый лист, использованный для постройки «Кехаара», слишком тяжёл. Но он не может быть тоньше по двум практическим причинам — ржавчина быстро съела бы тонкую скорлупку и всё, что тоньше трёх миллиметров, сложно варить.

Разбираясь с проблемой балласта я проштудировал книги по судостроению в государственной библиотеке и остановился на произвольной цифре — 4000 фунтов, примерно треть от общего водоизмещения. Размещаться он будет в нижней части полого киля. Или...? И как его распределить? Я понятия не имел. У меня была куча металлических отходов, около 1500 фунтов свинца и такое же количество стальных отливок. В итоге свинец я разместил в центральной секции. С обоих сторон от неё, спереди и сзади, залил цементом железо, поверх всего приварил толстый стальной лист. С весом балласта я всё же ошибся, но узнал об этом только три года спустя, когда в Африке тяжело загрузил «Кехаар» коммерческими товарами. Пустая лодка лавировалась плохо, а с грузом 2000 фунтов могла, и постоянно ходила против муссонного ветра и волны. Но это произошло через три года, пока

же я был в Тасмании, пытаясь разместить весь этот металлолом.

Половина железного балласта была в виде противовесов от окон из снесённого дома, другая половина в виде длинных чугунных чушек из решётки старого промышленного бойлера. Разбить чугун на куски нужной длины довольно просто, достаточно хорошего удара кувалдой. Но удар должен быть действительно хороший.

Свинец был частично в литых чушках, но большая его часть находилась в квадратной стальной оболочке, примерно четыре фута длины, восемь на восемь дюймов, оба конца открыты. Как мне сказали, это был противовес от подземного горного комбайна. Он был очень тяжёлый. Покачиваясь на стропах погрузчика он не казался большим, но когда его погрузили на мой трейлер, его невозможно было сдвинуть с места. Первой задачей было извлечь свинец из стальной оболочки. Я попытался сделать это с помощью взятой на прокат кислородной горелки, но безуспешно. Нагрев был слишком интенсивный, к тому же обходился дорого. Керосиновая горелка, мой старый Примус, и вовсе не произвёл никакого эффекта. Я отвёз штуковину домой, чтобы отдохнуть и подумать.

Тогда я ютился в чьей то хижине в буше Северной Тасмании, стоящей в самом конце гравийной дороги. Это был один из тех маленьких деревянных домиков, которые хиппи строили в семидесятых годах на своих лесных участках, до того как вернулись в комфорт городов. К самой хижине не было подъезда, не было электричества и водопровода. Машину приходилось оставлять в конце дороги и дальше идти пешком. На этой парковке, на небольшой поляне у подножия холма, я оборудовал примитивную плавильню.

Отцепив трейлер и наклонив его с помощью лома, я сгрузил деталь. Вырыл небольшую яму под одним из её концов и развёл в ней огонь. Ничего инфернального, просто постоянный устойчивый огонь из сушняка собранного вокруг. Свинец полился из оболочки раньше, чем я ожидал и был не готов был залить его в какую либо форму. Я был рад уже тому, что удалось извлечь металл из его оболочки. Устойчивая струйка текла из открытого конца в яму. Но отливка в 1000 либре в земляной яме была бы ничем не лучше. Я вырыл рядом несколько небольших ямок. Взял старый котелок и пропустил через стенки трубу, получился черпак. Вооружившись перчаткой и кузнечными щипцами я разливал свинец более мелкими порциями. Тем временем стемнело, расплавленный металл выглядел магически. Есть что то завораживающее в расплавленном свинце льющемся из черпака, гипнотизирующее, словно жидкое серебро. В молчаливой

темноте влажного леса, освещённого лишь жёлтым светом плавильни, я чувствовал себя средневековым алхимиком. Я создавал нечто большее, чем просто балласт.

Следующим вечером, после работы, я сделал первую попытку отлить кирпичики. Предварительно обмерил внутреннее пространство полого киля, имеющее неправильную форму, отлитые бруски должны были заполнить его плотно. В качестве тигеля я попытался использовать половинку металлической бочки. Несколько брусков отлить удалось, но большая часть свинца вылилась в огонь. Бочка была паяная и припой, как теперь стало ясно, расплавился раньше, чем свинец. Много свинца просочилось через щели.

Короткий визит на свалку на следующий день решил проблему — я нашёл литую раковину от мойки. Отрезал болгаркой крепления и заварил сливное отверстие. Мой третий сеанс алхимии был более профессиональным. Две горизонтальные трубы поддерживали раковину над огнём. В качестве формы для отливки я использовал обрезок металлического листа, служившего её дном, строительные кирпичи образовывали бортики. Форма с бортикам из отдельных кирпичей имеет преимущество в том, что отливке легко придать нужный размер. Важно хорошо прижать их, чтобы они не всплыли. Да, кирпичи плавают, если их бросить в расплавленный свинец, так же как в нём всплывают мелкие камешки и прочие загрязнения. Их можно снять с поверхности металлической пластиной. Когда свинец застывал, я разбирал форму и обрубал зубилом потёки на стыках. И хотя форма чушек была не идеальной, они заполнили киль очень плотно, зазоры между ними были незначительны.

Битенг, вентиляторы, утки, кнехты и прочие фитинги являлись частью корпуса. Они были из малоуглеродистой стали и приварены непосредственно к палубе. На моей лодке не было других металлов – результат моих изысканий по проблеме электролиза. Ведущий специалист в этой области начинает свою книгу, считающуюся классикой, с предложения: - «В идеале все фитинги на стальном судне должны быть из малоуглеродистой стали и приварены напрямую к палубе.» Дальше я читать не стал — проблема электролиза решена. Я понимаю, что они будут быстро ржаветь, и почти невозможно сделать так, чтобы на них держалась краска, но я чувствовал, что жизнь слишком коротка, чтобы беспокоиться о ржавчине на стальной лодке. - «Отправляйся сначала в плавание.» И если однажды ты вдруг разбогатеешь, станешь привередливым и ржавое оборудование

перестанет удовлетворять твоим эстетическим стандартам, будет достаточно просто взять угловую машинку, срезать все эти штуки и заменить на то, что подскажет фантазия.

На «Кехааре» вы не найдёте стоек, лееров, релингов и других ограждений. Моя идея в том, чтобы комфортно и безопасно управлять лодкой из круглого главного люка. Управлять парусами, рулить, заниматься навигацией, ловить рыбу, забивать кур, чистить овощи, играть на гитаре, всё делать в люке, сидя на деревянной банке, грудь на уровне палубы. Конечно, на палубу вылезать приходится. Бывает блоки и верёвки отваливаются от паруса и их нужно привязать обратно. Но я не хожу по ней, а передвигаюсь на четвереньках. Четырёхдюймовый фальшборт проходит по всей длине палубы, от люка до мачты по центру проходит поручень. Страховочную обвязку, коренной конец шкота, обвязанный вокруг груди мне пришлось использовать единственный раз, когда погода сильно испортилась и я больше не мог откладывать зов природы, прополз на корму и справил нужду с транца. Для этих целей я специально приварил позади руля платформу с деревянным сидением.

Единственным движителем лодки являются паруса. Я не пурист. Пурист это тот, у кого нет денег, чтобы купить мотор. Для меня проблема не в стоимости. Я считаю, что воняющие и шумящие, инфернальные двигатели внутреннего сгорания должны стоять на грузовиках и баржах, а не на парусных яхтах. Мой личный опыт показывает, что в тех редких случаях, когда они действительно нужны, они отказывают. Люди повсюду ходили без них и ходят по сей день — миллионы рыбаков и торговцев в бедных странах мира. Отсутствие двигателя это отсутствие запаха, шума, смазки, много места в корме, отсутствие кингстонов, экономия веса двигателя, редуктора, вала, баков, горючего, масла, запчастей. Вместо этого вы приобретаете полную независимость в принятии решений. Каждый яхтсмен слышал истории о людях ожидавших в портах запчасти неделями и даже месяцами. Они упускали благоприятный сезон, а потом, пытаясь нагнать время, попадали в неприятности из за погоды. Я бы никогда не стал никуда торопиться. Что случается, когда ветер окончательно умирает и лодка дрейфует с приливом. Другие начинают заводить моторы, я же начинаю материться. Я учусь ходить на лодке под парусами, своевременно чистить дно, ловить каждое дуновение ветра, наиболее выгодно использовать его изменения. Учусь не принимать необдуманные решения, не попадать в ловушки, надеясь, что в случае чего вывезет железный спинакер. Учусь быстро работать с якорем, чтобы «остановить

нежелательное движение судна» (это определение постановки на якорь Британского Адмиралтейства, не моё). При безветрии, далеко от берега, это неважно, вблизи берега, на большой глубине, тоже. На малой же глубине, нужно бросать якорь. Он не поползёт, чтобы якорь пополз, нужен ветер, а с ветром можно уйти куда нужно.

Выбор вооружения, персональное решение. Нужно понять, что же ты хочешь от лодки и импровизировать, пытаясь достичь этого. Идеального вооружения не существует, иначе все бы его использовали. Я хотел вооружение, которое позволит совершать быстрые переходы в одиночку. Французы продемонстрировали нам, что ходить быстро и в одиночку можно на чём угодно. Они бы и «Катти Сарк» управляли бы в одиночку, если бы он не был для них слишком медленным. Но мне хотелось больше комфорта и самое простое и дешёвое вооружение. Современные яхтсмены одержимы лавировочными качествами. Единственный вопрос, который я слышал по поводу своей джонки: - «Как круто к ветру ты можешь идти?» Я больше не хочу участвовать в дискуссиях на эту тему и отвечаю: - «Достаточно круто». И это на самом деле правда. Я всегда могу уйти от подветренного берега в шторм, могу заходить и выходить из крохотных рыбацких портов без посторонней помощи. Я доволен тем, что имею. Каждый раз, изготавливая новый парус, я конструирую его с нуля, опираясь на предыдущий опыт. Конечно, они все похожи, и только понимающий в джонках может заметить технические различия. Я никогда не отказывался от плавания по причине неблагоприятного направления ветра. Те же самые яхтсмены, так гордящиеся лавировочными качествами своих лодок, сколько из них хотя бы раз совершили переход против ветра? Про себя могу сказать, что мы ходили. Это было не просто, но мы это сделали, как это делали туземные мореплаватели. Они поднимали паруса, набивали шкоты и терпеливо ждали пока достигнут цели. Либо выбирали правильный сезон. Нет смысла пробиваться против ветра, когда через три месяца он станет попутным.

Джонка очень быстрая на полных курсах. Не хвастаясь скажу, что однажды мы прошли тысячу миль за семь дней и два часа. От 33 футового стального круизера нельзя требовать большего. Хотя, верно и то, что однажды нам потребовались двадцать шесть дней, чтобы пройти то же самое расстояние. Не было ветра.

Между прочим, я ни разу не слышал, чтобы кто-то перешедший на джонку, вернулся бы потом к другому вооружению. Единственными аргументами против него являются неэффективность при очень слабых встречных ветрах и упёртый

традиционализм яхтенных кругов. Никто не смотрит на тот факт, что сегодня в море ходит больше джонок, чем всех вместе взятых лодок с другим вооружением (на Дальнем Востоке). Вооружение джонки отрабатывалось несколько тысячелетий, но оно до сих пор оставляет возможности для экспериментов. Дело не в свободно стоящей мачте. До начала этого века европейские воды были полны рыбацкими лодками с рейковым вооружением, все со свободно стоящими мачтами. Мачта джонки напоминает телеграфный столб. Столбы ведь не ломаются от ветра, не так ли? Понятно, что они не несут парусов, но и я этого не делаю в слишком сильный ветер. При адекватном соотношении длины мачты над и под палубой, свободностоящая мачта не упадёт. Минимальным считается соотношение 1:7.

Выбрав тип вооружения я написал семи парусным мастерам, запросив смету на пошив паруса для джонки, вложил конверт с маркой и принялся ждать. Не пришло ни одного ответа. И тут произошло необычное событие, одно из тех странных совпадений, которые иногда заставляют задуматься, являются ли совпадения случайными. Как раз, когда я проектировал парус, вышла долго ожидаемая книга «Practical Junk Rig», Блонди Хазлера и Йок Мак Леода. Книга первая в своём роде. Цена на неё была запредельная, но это были самые удачно потраченные деньги за весь проект. Блонди Хазлер в представлении не нуждается. Это человек, который заключил пари на пол пенни с Френсисом Чичестером, вызвав его на одиночную гонку через Атлантику. Был 1960 год и это стала первая гонка Observer's OSTAR. Многие помнят Хазлера как изобретателя ветрового пилота «Aries», разработавшего лучшуюс истему механического автопилота — серво маятник. Читая о его 25 летнем опыте проектирования современных джонок и плаваний на них , я чувствовал, что однажды его оценят даже больше, чем его автопилот. Эта книга, настоящая энциклопедия, написанная с толикой английского юмора.

Чем дальше я читал, тем больше мне нравилась китайская система. Это практическое применение китайской философии — не форсировать вещи. Современное западное вооружение всё основано на напряжении, силе и прочности материалов. Когда что-то ломается, вся система выходит из строя. Ходить на современной яхте, это как стоять под холодным душем, разбрасывая стодолларовые купюры. Китайское вооружение не передаёт стресс на корпус. Силы, воздействующие на парус, так равномерно распределены, что старинные паруса площадью в 2000 квадратных футов, это размер большого спинакера, изготавливались из непрочных бамбуковых циновок. В моём

случае это означало, что когда парус рвался, я ставил заплатки или поднимал парус со множеством сквозных дырок, не ощущая при этом никакого нежелательного эффекта. Эта прискорбная практика превратилась в привычку и в последующие года я совершал длительные океанские переходы с дырявыми парусами и поломанными по большей части латами.

Какого размера должен быть парус? На это нет готового ответа, и я до сих пор этого не знаю. Я не хотел иметь слишком высокую мачту, но мне нужна была большая площадь для слабых ветров. Пересмотрев десятки проектов, я нарисовал парус площадью 450 квадратных футов. Гик, рея и все латы имели длину 20 футов. Парус шил сам, на швейной машинке «Зингер». Выбор ткани передо мной не стоял. Мне нужен был парус, который продержится несколько месяцев. Я не хотел потратить кучу денег на парусную ткань лишь для того, чтобы выяснить, что моя система не работает. К тому же денег у меня не было. Нужно было что-то дешёвое, но достаточно прочное, чтобы довезти меня до Большого Барьерного Рифа. Я решил, что пойду в Квинсленд на голом, не оборудованном корпусе.

Я купил по почте два старых паруса у торговца подержанным оборудованием в Брисбене. Они были такие дешёвые, что пересылка обошлась дороже самих парусов. Когда этого не хватило, я порезал зелёный тент от грузовика, которым накрывал корпус при постройке. Хорошие полиэстеровые нитки купил у местного парусного мастера, одного из тех, кто не удосужился ответить на моё письмо.

Крой паруса был абсолютно плоский, никакого пуза. Я полностью игнорировал все правила парусного ремесла по поводу расположения полотнищ, натяжения, швов и т. д. У меня ненагруженные швы и мой «Зингер» с ручным приводом, может делать только прямую строчку в одном направлении. С некоторой осторожностью я мог прошивать до двенадцати слоёв ткани. Внимательный контроль всех моих парусов может открыть шокирующие вещи, но за неделю моя машинка пошила тряпку, которая, как я считал, довезёт мои пять с половиной тонн стали до Большого Барьерного рифа.

У мачты нет поддерживающего её стоячего такелажа, но на ней всё же есть такелаж который не двигается, вернее, который не должен двигаться: трос предохраняющий мачту от выпадания, бейфуты лат - снасти специфические для джонки. Весь остальной такелаж бегучий: фал, шкоты, лейзи джек, оттяжки. Всё вместе, это целая куча верёвок. Я хотел дакроновый трос, но мой бюджет говорил — нет. Начал я с полудюймового полипропиленового троса, который используют водители грузовиков. Позднее

разжился лохматыми старыми верёвками, подарки богатых яхсменов, и дешёвыми плохими верёвками азиатских рыбаков.

Мне не нужна была лебёдка. Парус я поднимал с помощью нескольких больших блоков, которые вырезал из твёрдого дерева. Выдолбил тринадцать квадратных блоков из blue gum, придал им форму и вставил самые большие нейлоновые шкивы, какие только смог найти в Австралии. Штифт из нержавейки в качестве оси, заплетённый в кольцо кусок троса вокруг всего блока. Эти наружные тросы были единственным недостатком. От постоянного натяжения-ослабления-натяжения блоков они быстро изнашивались и мне приходилось менять их. Только много лет спустя, в Японии, я раздобыл достаточно нержавеющей полосы, чтобы избавиться от троса. В будущем я собираюсь поставить хорошую лебёдку. Парус с реями и латами очень тяжёлый, я старею и настанет день, когда я буду физически не в состоянии поднять всю парусину. Это не старческая немощь, многие молодые яхтсмены, бывавшие на борту «Кехаара», не могли поднять последние две латы.

Я переселился на «Кехаар» сразу, как только приварил палубный настил. Прежде даже чем прорезал иллюминаторы и покрасил корпус. Я был вынужден. Из хижины меня выселили и идти было больше некуда. Но я не переживал, как нервный владелец участка. Собрал оставшиеся книги в несколько коробок и сложил их в форпике «Кехаара», бросил на дно пару досок, в качестве кровати, постелил сверху поролоновый матрас со свалки и у меня уже был дом. Никто не знал, что я переселился на лодку.

В стенках надстройки я прорезал шестнадцать эллиптических иллюминаторов для света и с тех пор начались мучения. Я закрыл их шести миллиметровым плексигласом на саморезах и герметизировал силиконом. Было ошибкой использовать дешёвые гальванизированные винты вместо нержавеющих. Цинк слез за несколько месяцев и винты начали ржаветь. Растущая ржавчина увеличивала их диаметр и плексиглас потрескался. Иллюминаторы начали течь. Вода, попадая между обшивкой и пластиком, вызывала ещё большую коррозию. Это была постоянная головная боль. Через пять лет мне это окончательно надоело и в Японии я заварил все шестнадцать сверху стальным листом. Вместо них прорезал в палубе четыре квадратных световых люка, закрыв их толстым, 10 миллиметровым пластиком на болтах из нержавейки.

У меня не было денег, чтобы отпескоструить корпус в Тасмании. Пескоструйка, единственный правильный способ подготовки металла к окраске. Забудьте про шлифовку,

ошкуривание, обдирку и хитрые самопротравливающие грунтовки - его необходимо отпескоструить. Иначе первый слой не будет хорошо держаться. В Тасмании погода настолько плохая, что краска у меня сохла три недели, вместо 24 часов. Потом она начала отваливаться. Было ясно, что пескоструйку и нормальную окраску придётся делать в ближайшем будущем и в более благоприятной обстановке.

Во время окраски лодки изнутри я спал «на софе». В полумиле у дороги стоял двадцати футовый контейнер полный опилок и стружки с лесопилки. После наступления темноты я забирался внутрь, закапывался в опилки и спал как барсук. Было холодно, начались осенние дожди. Не раз вспоминались строки Франка Гарриса: - «Каждому бродяге умеренного климата знаком ужас приближения холодов.» Чёрт возьми, в Тасмании так оно и было. Что мне необходимо, так это теплый климат. И чем быстрее, тем лучше.

Строительство лодки нельзя закончить, нужно просто принять волевое решение, когда она достаточно готова. Обычно внешние события влияют на принятие решений. Словно мало было финансовой трясины, в которую я угодил после банкротства моего строительного бизнеса, я ещё связался с женщиной. Красавица была одной из двух жён лесоторговца. Совершенно неожиданно страсть стала взаимной и осуществилась. В ночь, когда мы оказались на лодке, я решил, что пора уходить.

Спуск «Кехаара» на Мерси Ривер в Девонпорте прошёл просто. В холодный ветреный день в середине мая её перевезли на низком полуприцепе и спустили краном на воду. Я импровизировал несколько швартовых, пару старых покрышек в качестве кранцев и стал жить у причала. Моё невидимое существование продолжалось без перерыва. Его можно было описать термином — cryptozoic (живущий скрытно, англ.) так называют диких животных живущих посреди человеческой цивилизации: опоссумы на крышах Мельбурна, пятифутовая игуана под кухней в яхт клубе Дарвина, лисы в пригородах на Хоккайдо, чайки, вороны, крысы, мыши, одичавшие кошки, бродяжничающие яхтсмены, нелегалы с просроченной визой — все они приспособились к условиям, которые не могут изменить. Они живут в трещинах системы, невидимые, незаметные, хищные падальщики, существующие за счёт отходов расточительного современного общества.

Первую ночь на воде я нервничал, как школьник на первом свидании. Каждые пять минут вскакивал посмотреть воду в трюме. Во время отлива мелкая речная волна плескалась о корпус лодки с тем же звуком, с которым плещется вода в трюме. Я

помню этот ужасный звук с моей прошлой лодки. На удивление, трюм «Кехаара» оставался сухим. Вместо воды в нём собралась колония пауков. Вода попадала внутрь во время дождя через текущее уплотнение мачты и трещины в мачте, но сам корпус оставался герметичным.

С помощью крана я поставил мачту, за день до выхода пришнуровал парус. На джонке это довольно сложный процесс: закладка и регулировка неподвижных тросов, крепление рей и лат, протяжка пяти бегучих снастей. Я закончил работу в три часа, холодным зимним утром, в кромешной темноте. Крещение «Кехаара» произошло буднично и быстро - просто бутылка дешёвой шипучки, две жестяных кружки, моя леди и я сам. По этому случаю я нарушил правило «никакого алкоголя» и выпил свою половину бутылки. Потом я устроился на мягко покачивающейся лодке и на минуту прислушался к ощущениям, но никаких особенных чувств не обнаружил. Не ощущалось начало большого приключения, не было ни возбуждения, ни напряжения, только облегчение, что месяцы тяжёлой работы остались позади и мы наконец можем отправиться в путь.

У лодки был голый корпус с широкой банкой в корме, штурманский столик и примус в кардановом подвесе. Двести литров воды в старых канистрах, четырёхнедельный запас основных продуктов, таких как рис и макароны и наличка в количестве достаточном для покупки одного гамбургера. Я считал, что смогу добраться до Большого Барьерного Рифа, но,похоже эту уверенность никто больше не разделял.

Пробный выход

Бассов пролив отделяет Тасманию от Австралийского материка. Он лежит на сороковом градусе южной широты, на пути, по которому движутся депрессии в южном полушарии. Когда проходит атмосферный фронт, из за малых глубин создаётся опасное беспорядочное волнение. Зимой добавляются туманы, частые шторма и жуткий холод. Понятно почему он не очень популярен у круизеров. Это не подходящее место для испытания лодки с экспериментальным вооружением, но я был именно здесь, в начале зимы, на сорок первом градусе южной широты.

Рядом с «Кехаар», пришвартованный к главному причалу Девонпорта, стоял местный рыбак, загружавший свою 12 футовую дюральку льдом и пивом, собирался на рыбалку. Я попросил его отбуксировать меня вниз по реке, за мысы. В открытом море я впервые поднял парус и стал ждать ветра. Был абсолютный штиль, мёртвая зыбь мотала рангоут с борта на борт. В холодном пасмурном сумраке лодка дрейфовала с приливным течением. Основное течение несло нас на восток. Наступал день, я ловил каждое дуновение ветра, но почти не двигался.

В первый же выход я чуть не потерял лодку. Недостаток сна в последние несколько дней и накопившаяся за месяцы усталость и морская болезнь наложились друг на друга и, видимо, затуманили разум и я принял плохое решение: вечером убрал парус и спустился вниз вздремнуть. Я лежал у подветренного берега. Ветра было недостаточно даже чтобы надуть паруса, но зыбь и редкие порывы бриза несли лодку к полосе прибоя. Мы были всего в двухстах ярдах от неё, когда мой ангел хранитель пробудил меня, послав странный сон.

Я высунулся из люка, прибой шумел угрожающе. Ветра по прежнему не было. Я соорудил длинное весло, попытался табанить с кормы, но на 4 футовой зыби это не работало. Течение сносило нас всё ближе и ближе к чёрному берегу, шум прибоя становился всё сильнее и сильнее. Ничего нельзя было сделать. Я был в полном отчаянии и в этот момент беспомощности и бессилия начал молиться. Не могу назвать себя верующим, и уж точно не христианин, но в ту ночь я опустился на колени на качающуюся палубу и стал вслух молить о ветре. Я был сломлен и искренен, ничего не обещал в замен, не пытался заключить сделку, просто молил о том, чтобы не потерять лодку так глупо, в первый же выход в море. Потом поднялся с колен, поднял парус и обтянул такелаж, продолжая молиться вслух.

Лодка начала двигаться. На уровне палубы ветер не чувствовался, но мой парус что-то где-то поймал, потому что шкоты натянулись. Я поблагодарил того, кто смилостивился и послал мне ветерок, кто бы он ни был, и чуть не плакал от счастья. Аккуратно лавируя, я повёл лодку подальше от берега. Прошло много часов, прежде чем я почувствовал себя в безопасности. Десятки звёзд падали вниз по небосклону и с каждой из них я желал больше ветра.

Ветер ударил в три часа утра. Только что был почти штиль, а через минуту я висел на поручне, уменьшая парусность. Посреди чистого звёздного неба налетел настоящий ветер Бассова пролива. На зыби меня укачало, я чувствовал страшный приступ морской болезни, но не мог бросить управление, уводя лодку дальше от берега. Моё ветровое подруливающее устройство не работало. Я построил флюгер с триммером, не поняв лежащую в основе геометрию сил. Я сражался с лодкой, пытаясь удержать её на курсе. Я ведь никогда раньше не ходил на джонке, не знал как настроить парус, не знал как использовать вспомогательные снасти, как сбалансировать лодку. Штурвальное управление с квадрантом и множеством грубых шкивов, ведущих тросы в каюту, тоже доставляло мне проблемы. Оно было очень тугое. Примерно через час работы шкивы сместились и всё заклинило. Потребовался опасный выход на корму, чтобы привести всё в порядок. К утру оно сломалось окончательно.

Я снял штурвал и квадрант и поставил румпель, проведя тросы через шкивы в каюту. К тому времени я был на пол пути к острову Флиндерс, адское плавание по Бассову проливу продолжалось. Я устал, управление требовало внимания, от паруса оторвались два блока и несколько снастей. В лодке был полный бардак, мне был необходим отдых и я повернул на юг в Брайдпорт.

После обеда ветер стих, моя морская болезнь отступила и я начал рифить парус. Брайдпорт я проскочил этой ночью, неверно интерпретировал местную топографию и не узнал его. Ветра почти не было, я лёг в дрейф галсом оффшор и поспал несколько часов.

Проснулся на следующий день в полный штиль, далеко от берега. За ночь я отдохнул и теперь смотрел на всё другими глазами. Не так уж и много проблем на моей лодке. Я определил всё, что мне будет нужно привести в порядок, когда приду в порт.

Ещё немного вздремнув, я отправился в путь с вернувшимся бризом. Брайдпорт остался позади, я решил не возвращаться. Если уж приходится дрейфовать со скоростью один узел, лучше делать это в правильном направлении, в сторону Квинсленда

(Узел, это единица скорости, одна морская миля в час и термин «узел в час», встречающийся в яхтенных журналах, не имеет смысла.)

Ветер управлял моей жизнью. День приятного плавания сменялся штилем или встречным ветром. Короткий неприятный шквал, потом пол дня хорошего хода и опять переменные ветра и штиль. Для навигации у меня был бойскаутский компас марки «Микки Маус», который на стальной лодке оказался более чем бесполезным. Он вводил в заблуждение. Каждый раз, когда лодка кренилась, стрелка делала пол оборота. На другом галсе она уходила в другую сторону. Я выбросил его за борт и продолжил плавание без компаса. Среди островов Бассова пролива я научился определять своё местоположение по береговым ориентирам и использовал их для навигации. Определив курс по звёздам, по маяку, ориентирам на траверзе, по карте — любым способом, я замечал, что находится точно позади и рулил так, чтобы оно оставалось позади.

Другая вещь, которую я выкинул за борт, был барометр. Когда его стрелка упала в самое начало шкалы, я был напуган приближающимся штормом, однако стоял полный штиль. Когдаже налетел шторм, это произошло безо всякого предупреждения, без изменения давления. Я понял, что если суждено попасть в шторм, придётся его пережить и мне совершенно ни к чему преждевременное беспокойство. К чёрту барометр!

Я продолжал экспериментировать с рулевым управлением. На пятый день после выхода из Девонпорта переделал его в четвёртый раз. Теперь это был длинный, восьми футовый румпель, достающий до самого люка. Я мог сидеть на банке, за козырьком защищающим от непогоды, и время от времени корректировал курс, высовывая руку наружу. С тех пор я использовал только румпель.

Я учился управлять своей лодкой. На некоторых курсах «Кехаар» сам держался на курсе с закреплённым румпелем. На курсах острее галфвинда, достаточно было сбалансировать парус и руль и можно было идти спать. Прошло время, прежде чем я избавился от привычки приобретённой на лодке с бермудским вооружением. На джонке шкоты должны быть растравлены сильнее. Даже на остром бейдевинде парус должен стоять под большим углом к диаметральной плоскости. Если набить сильнее, лодка будет сильно дрейфовать и двигаться очень медленно. На полных курсах парус растравливается и сдвигается относительно мачты, так, что становится похожим на прямой парус, прекрасно сбалансированный.

Я так и не научился делать поворот оверштаг пока не пришёл в Сидней. До этого он почти каждый раз не удавался. Почему? Шкоты были набиты слишком сильно и «Кехаар» не набирал скорость. На лодке с очень длинным килем необходимо немного увалиться, набрать скорость и после этого переваливать через левентик. С тех пор, как я понял, как регулировать парус на острых курсах, для поворота на другой галс достаточно было просто переложить румпель.

У «Кехаара» всего один парус и он постоянно пришнурован к мачте. Парус не меняется, вместо этого он рифится. Рифление настолько просто, что его легче осуществить, чем описать. Зарифиться можно мгновенно, на любом курсе, нет необходимости обезветривать парус. Просто травится фал и под весом деревянных лат парус опускается вниз в лейзи джек, настолько, насколько вам нужно. Можно выбрать любое положение для рифления. Потом набиваются шкоты, и всё делается из люка. При отдаче рифов действия в обратном порядке: растравливаются шкоты, потом набивается фал. Правда при этом нужно поставить парус по ветру. При попутных ветрах нужен гораздо меньший парус, чем на острых курсах. При тридцати узлах я оставляю только маленький треугольник. Мы несём парус примерно до пятидесяти узлов, когда же начинает дуть реально сильно, можно опустить его полностью и использовать получившийся тюк как штормовой парус.

Момент для взятия рифов наступает тогда, когда об этом подумалось впервые. Пытаясь настроить лодку, чтобы она сама держала курс, с помощью ветрового рулевого или с закреплённым румпелем, я понял, что рифиться нужно рано, с излишней парусиной лодка не идёт сама.

Через семь дней после выхода из Девонпорта я приблизился к суше. Тёмная масса берега возникла по левому борту — Австралия. Какая часть Австралии, я так никогда и не узнал. Берег затянуло дымкой и вскоре на нас обрушился южный шторм, при чистом, голубом небе, но с ледяным ветром и грандиозными волнами. Волны были действительно жестокие, крутые, как лестничные ступени, по причине сильного встречного Восточно Австралийского течения. Я продолжал уменьшать парусность, пока не осталась одна маленькая панель. Из комфортного люка я не очень понимал, что происходит, пока не высунулся посильнее, чтобы оглядеть горизонт на предмет судов. Лодка сёрфинговала на огромных валах, катящихся с юга, я ликовал. Не поймите меня неправильно, я не люблю бури, шторма и прочие формы плохой погоды, совсем не люблю, но этот первый шторм мне был нужен.

Двенадцать лет меня мучило сомнение. В похожей ситуации в Новой Зеландии, двенадцатью годами раньше я спасовал. Тогда у меня была деревянная, построенная из каури, лодка длиной двадцать футов, килевой дэй сейлер, мало приспособленный для открытого моря, но я об этом не знал. Попав зимой в шторм, я был так напуган, что отказался от своих планов плыть на ней в Австралию. Добравшись до ближайшего порта, продал лодку в убыток первому же, кто пожелал её купить. Выручки едва хватило на билет, чтобы улететь из страны. С тех самых пор я был не уверен, проблема была во мне или в лодке? Была ли у меня неподходящая лодка или я сам оказался слабаком, непригодным для океанских переходов. Я много раз ходил в экипажах в Азии и в Тихом океане, но ходить самому, это совсем другое. Мои друзья вздохнули с облегчением, когда я продал свою первую лодку, я тоже склонялся к мысли, что оседлал неподходящую лошадь, но сомнение осталось на двенадцать лет, до сегодняшнего дня. Этот шторм развеял все сомнения. «Кехаар» был мореходной лодкой и идти на нём в такую погоду было удовольствием. Я шёл по ветру двадцать часов без перерыва, не хотелось ложиться в дрейф, слишком хорошо было идти.

Вскоре волна стала длиннее, местами пошла длинная южная зыбь, но каждые несколько минут приходила серия зловредных волн, футов 20 высотой с обрушивающимся гребнем, грохочущим, как товарный поезд. Моя лодочка принимала их в раковину, ускорялась и катилась к подножию волны, захватывающий полёт, полный адреналина, но абсолютно безопасный. И, что самое главное, шкипер сидел сухой и в тепле в своём люке. Я бы физически не выдержал рулить много часов подряд, сидя в кокпите, открытый непогоде. Я был доволен, горд своей лодкой и абсолютно спокоен. Я сам построил лодку, такую, какую хотел, и с гордостью много раз повторял это в течении последующих лет.

Волшебная система, которую я использовал вместо навигации, состояла из одного правила — держи Австралию слева. После Бассова пролива течение вынуждало меня держаться близко к берегу и не раз мне не хватало компаса. Ночью я рулил по звёздам и луне, перебегая от одного маяка к другому. Для ночной навигации атлас автомобильных дорог был даже полезнее, чем морская карта. Взяв Эдем за отправную точку, я отыскивал с его помощью на берегу населённые пункты по светящимся огням. Иногда их было слишком много, настолько,что я не мог найти маяк среди уличных огней. Таким образом я прошёл мимо Ньюкасла, крупного порта и большого города. Но до тех пор, пока Австралия была по левому борту, я шёл в правильном направлении, в сторону Квинсленда.

Первый ориентир, который я распознал на берегу, была гора Верблюд. В старину названия этому берегу давали обычные моряки и они называли ориентиры так, чтобы облегчить навигацию. Когда вы читаете на карте — гора Верблюд, то знаете, что у неё двугорбая вершина, а мыс Перпендикуляр, отвесный утёс, который вы узнаете с расстояния в двадцать миль, конечно, если исключить, что среди спонсоров экспедиции был барон Верблюд а доктор Перпендикуляр был их ботаником.

Гора Верблюд возвышается над берегом от Эдема до Улладулла и я постоянно видел её всю следующую неделю. Когда ветер стихал, брало верх встречное течение. Я три раза приближался к острову Монтегю и каждый раз во время штиля дрейфовал назад, с большим трудом проходил несколько миль против северного ветра только для того, чтобы течение отнесло меня назад. Сказать, что я чувствовал разочарование, значит сильно преуменьшить. Однажды за ночь меня отнесло на сорок пять миль. Временами штиль был настолько идеальный, что я мог зажечь открытые свечи в качестве навигационных огней, и их пламя даже не колыхалось. Штиль сводил меня с ума. Я рвал волосы на голове от отчаяния, когда терял с трудом пройденные мили. Я чувствовал тщетность всех моих усилий и унизительную беспомощность. И нельзя было даже всё бросить и уйти, я должен был сидеть там и дрейфовать в штиль - рвущий паруса, отупляющий мозг, разрушающий душу штиль. Довольно странно, что ни тогда, ни в любой из последующих штилей я не думал о двигателе. У меня было молчаливое соглашение с лодкой — как только я захочу иметь двигатель, я его поставлю.

Я проклинал течение, шёл вплотную к берегу, ловил каждое дуновение, но всё равно двигался назад. За пять дней этого чистилища лодка отдрейфовала обратно в Эдем и была реальная опасность, что меня унесёт обратно в Бассов пролив. Я потратил два дня, пробираясь через стада касаток с редкими порывами ветра в Дабл Бей, Эдем. Ветер окончательно стих на входе в рыбацкую гавань. Траулер отбуксировал меня внутрь, так как болтаясь у всех на пути я представлял навигационную опасность.

Я пришвартовался у переполненного рыбацкого причала населённого пролетариями, которые не любят яхтсменов и ничуть не намерены скрывать своих чувств. Я был изнурён многодневным недосыпом, у меня горело лицо. Я не просто устал, а впал в то остекленевшее состояние сознания, когда восприятие окружающего мира изменено от недостатка сна. Цвета кажутся ярче, люди двигаются медленно, их реакция и намерения понятны ещё до того, как заговоришь с ними. Это приятное ощущение, никакой спешки и возбуждения, каждое твоё движение

становится неторопливым, обдуманным, медленным и значительным. Ты сконцентрирован, излучаешь спокойную решительность и непоколебимое терпение. Ты улыбаешься и не нервничаешь.

Сонным воскресным утром в городе Эдем мало чем можно заняться. Можно неторопливо прогуляться по ухоженной Мэйн стрит, которая пересекается с Куин стрит у мемориала АНЗАК, солдатам погибшим в войнах, как в любом провинциальном городе Австралии. Всё закрыто. Вернувшись назад по той же улице, ты уже видел всё. Панорамное место города, на вершине холма, занято автостоянкой. Я нашёл открытый киоск и потратил имеющуюся мелочь на мороженное и плитку шоколада. Мои финансы закончились, но я не беспокоился и чувствовал себя отлично. Никаких крупных работ на «Кехааре» не требовалось. Я остановился поболтать с Береговой Охраной, спросил насчёт погоды. Прогноз обещал сильные южные ветра. После долгого горячего душа в клубе рыбаков в городе, я хорошо выспался а утром снова вышел в море.

Сначала у меня было два якоря — фишермен, весом больше 100 фунтов (помните мой первый сварочный проект), и копия Данфорта, 45 фунтов, последнее, что я сварил в Тасмании. Было у меня и девяносто футов цепи, но чего не было, так это уверенности в технике постановки на якорь. Конечно же, я много раз бросал якоря на чужих лодках, но никогда не решал сам, когда и где это делать и не был уверен, что наветренный берег в разгар зимы является подходящим местом для изучения основ постановки на якорь. Поэтому, когда невозможно было продолжать плавание из за сильной усталости, приходилось идти в порт и швартоваться у причала, чтобы немного поспать. Чёрная лодка, заходящая ночью в неизвестный порт без карт, только под парусом, без двигателя и огней, это хороший урок судовождения. По мере того, как я набирал опыт, это становилось всё меньше драмой и больше фарсом с налётом шика.

В Сидней я пришёл глубокой ночью и направился к ближайшему пирсу, который увидел. В заливе Ватсон бей, пробираясь среди пришвартованных яхт яхт-клуба я научился делать поворот оверштаг. Мне пришлось, так как там не было достаточно места. На расстоянии я мог прочитать надписи на деревянных причалах: «Частный причал», «Не швартоваться», «Не швартоваться». Под надписью «Рыбалка запрещена» спокойно сидели рыбаки со своими удочками, я направился в их сторону. Они увидели меня и начали нервничать. Я сделал ещё один галс между лодками и теперь шёл прямо на них. Рыбаки начали торопливо сматывать удочки. Пространства для осторожного

подхода бортом не было, я шёл с неправильного направления и слишком быстро. Мы врезались в торец причала, так что полетели щепки, вся конструкция содрогнулась. Рыбаки с проклятиями разбежались. С деланным спокойствием я подтянул и пришвартовал «Кехаар», повесил две покрышки в качестве кранцев, закрыл люк и ушёл гулять, пока кто-нибудь не появился и не выгнал нас, как это случилось в Ботаническом заливе..

Восточная часть Сиднейской гавани великолепна. Небольшие заливы, укромные уголки, парки на берегу, много пальм, гигантские фикусы с воздушными корнями. Верхняя часть моста сиднейского порта видна даже из за холмов. И цветущие гибискусы. Цветы посреди зимы! Я не удержался, сорвал красный цветок и вставил за ухом, как хиппи. Было намного теплее, чем в Тасмании, мой дух начал оживать.

Далее на севере, в диких дебрях Кроуди Хед я снова испытал чувство свободы и независимости, которых мне не хватало на протяжении многих лет. После прекрасного перехода с попутным ветром я встал в пустынной, продуваемой ветром бухте. Вокруг ни души. Никто не ждал меня, никто не знал и не замечал, словно я не существовал. Я почувствовал удовлетворение. Если бы я вдруг исчез, утонул, протараненный судном, налетев на контейнер или кита, никто бы и не узнал, никто бы не скорбел. У меня нет семьи, немногие оставшиеся друзья подумали бы что я уехал, сменил имя и начал жизнь заново где то ещё. В прошлом я делал это не раз. Моя женщина решила бы, что я её бросил. Не было бы никаких слёз, лишь немного воспоминаний. Я был один и мог делать всё, что захочу. Эти мысли успокаивали и обнадёживали, в них не было ни капли одиночества. Я был никем и желал оставаться никем. Я любил свою жизнь именно такой, как есть.

Наш заход в порт Коффс напоминал водевильный фарс. Я не спал четыре дня. Ночью, с умирающим бризом, мы зашли в марину. Стараясь не задеть лодки, сваи и понтоны я высунулся со своим швартовым слишком далеко и выпал за борт. Лодка не обратила на это никакого внимания и продолжала идти без меня. Рухнув в воду я схватился рукой за плавающий канат. Мне повезло остановить «Кехаар» с его помощью прежде чем он въехал во что-нибудь. В конце концов мы сманеврировали меж двух яхт и пришвартовались. До сих пор не пойму, как при этом удалось не задеть ни одну лодку в переполненной марине. Сидя на понтоне посреди ночи я выжимал свою мокрую одежду. Наши заходы в порты вызывают очень нездоровое возбуждение, пришло время подготовить якорное хозяйство.

За штилем следовали переменные ветра, потом опять

наступал штиль. Мимо Баллина мы проходили пять раз, четыре раза течение сносило нас назад, когда ветер стихал. Очень быстро изнашивались паруса. Паруса больше страдают не во время шторма а в штиль. В шторм ткань паруса нагружена равномерно, в штиль же парус болтается из стороны в сторону, стучит о мачту, верёвки истирают парусину и прорезают канавки в мачте, сводя шкипера с ума.

Первый восход в Квинсленде был великолепен. Я сидел в своём люке в полной тишине и наблюдал за играющим вокруг нас небольшим стадом китов. Трудно было поверить, что мы всё же дошли с Картофельного острова до Земли Королевы. Пейзаж был фантастический, на востоке чистое небо, всех мыслимых цветов и оттенков, на западе белые пустынные пляжи острова Северный Страдброк, и низкие лесистые холмы на заднем фоне, лишённые признаков человеческого жилья. Лёгкий бриз нёс «Кехаар» со скоростью четыре узла, волны совсем не было. Для совсем полного счастья мне не хватало несколько ломтиков бекона на завтрак, ну или хотя бы хлеба. Но его тоже не было.

Мы прошли неосвещённую алюминиевую лодку, стоящую на якоре в миле от берега. Мотор работает на холостых, стоят удочки и никого вокруг. Жутковатое чувство.

В Новом Южном Уэльсе и Южном Квинсленде я реже сходил на берег из за баров. Я говорю о песчаных барах намываемых в устьях рек. Из за них вход в большинство рек становится сложным, а при некоторых погодных условиях, просто опасным. В заливе Вайд бей, на южной оконечности острова Фрейзер, мне пришлось преодолевать бар, чтобы войти впроливы Грейт Сэнди. Бороться с течением, идущим от острова Фрейзер, не хотелось, я обратился к Библии, евангелие от Луки (лоция A. Lucas: “Cruising the Corall Coast”). На бумаге всё выглядело просто: - «...во время средней фазы прилива следуйте судоходным знакам ...» . Входной буй я разглядел только когда давно прошёл его и, по какой то неизвестной причине, вместо предписанной средней фазы прилива, почему то был полный отлив. Переход через бар получился очень захватывающий: пятитонная лодка сёрфинговала по крутым склонам, волны рушились повсюду белой пеной с ужасным шумом — класс! Не мудрено, что бар Вайд Бей имеет плохую репутацию. По глупости я подумал, что его так и положено проходить.

Проливы Грейт Сэнди отделяют остров Фрейзер от материка. Это мрачный мир тишины, гладкой воды всевозможных цветов, мангровых зарослей, островов, отмелей и странных персонажей неожиданно появляющихся и пропадающих в узких каналах среди мангров. Тихо и спокойно, можно сесть и расслабиться. Здесь

мало ветра, но сильные приливные течения. Когда течение становится встречным, бросаешь якорь и ждёшь пока оно не поменяется. Пролив достаточно мелкий, на якоре можно стоять в любом месте. Основной фарватер хорошо размечен, но необходимо иметь карту, которой у меня, конечно же, не было. У первого же буя, не зная, каким бортом его обходить, я пошёл не с той стороны и налетел на песчаную банку.

Даже тогда, впервые услышав этот звук, я нисколько не сомневался в том, что происходит. Звук киля скользящего по чему то мягкому, чистый и совсем не угрожающий. Шёл прилив, ветра не было. Осадка «Кехаара» четыре фута и три дюйма, поэтому, когда он касается килем дна, я спокойно могу ходить вокруг него. Мы сидели на чистом песке. Я прыгнул в воду, занёс якорь с цепью на глубокую воду, так далеко как смог и снова вылез на палубу. Первый раз на мели, я был нетерпелив и очень нервничал. Едва почувствовав лёгкое покачивание палубы, принялся тянуть цепь, пытаясь сдвинуть пять тонн железа, но вместо этого потянул себе плечо. Лодка не двигалась с места. Через десять минут, когда вода поднялась, «Кехаар» оказался на плаву и переместился на глубокую воду без моей помощи.

На следующий день я дрейфовал с отливом, срезая углы, петляя между буями. Ага! Опять тот же звук. Вариация предыдущей истории, мы снова на мели. Я прыгнул в мутную воду провалился по колено в чёрный ил и порезал ногу о бритвенно острую раковину устрицы лежавшую в его толще. Опять занёс якорь, но вода убывала очень быстро и «Кехаар» начал крениться на правый борт и в конце концов лёг. Я не мог никуда пойти. Ил, с его острыми устрицами, держал меня дома. Ничего нельзя было сделать, только ждать прилива. «Кехаар» лежал под углом сорок пять градусов, похожий на выброшенного на берег кита с торчащей из него монструозной зубочисткой мачты. Множество яхт проходило по проливу под мотором, я старался сохранять невозмутимый вид, словно это было самым обычным послеполуденным времяпровождением — мачта под невероятным углом, шкипер сидит на борту и читает книгу.Когда вода ушла и обнажилось дно, стали видны глубокие борозды в иле. Один из таких следов тянулся за «Кехааром» и заканчивался под его килем. Похоже не я один срезал здесь углы, бороздя ил килем.

Мы оказались на плаву ещё до темна, я вытолкал «Кехаар» на глубину и бросил якорь на ночь. Утром, по низкой воде, с ветром, едва достаточным, чтобы лодка слушалась руля, я обошёл фарватерный буй и вышел в залив Харви Кораллового моря, в Квинсленде. Меня переполняли эмоции, на глаза навернулись

слёзы. Из Девонпорта, после тридцатидневной эпопеи, я наконец попал туда, куда хотел — сверкающая изумрудно-зелёная вода, тропическое море, полное китов, дельфинов и черепах. Теперь не надо было никуда спешить,всё, чего я хотел, просто ЖИТЬ. Вы можете дорожить своим богатством или личной привлекательностью, мне же нужна лишь моя ЖИЗНЬ, и я как раз находился в самой её середине, безосновательно счастливый, дышащий, релаксирующий, плачущий слезами взрослого мужчины. Те же эмоции наполняют меня каждый раз, когда я вспоминаю об этом.

Судя по приливным таблицам, наступил мой День Рождения. Отлично. С днём Рождения, шкипер! Но увы, празднования не было, продукты почти кончились. Керосина для примуса осталось только на два дня, денег не было совсем. Ситуация требовала внимания. Тысяча двухсотмильное пробное плавание было окончено.

Большой Барьерный риф.

В Бандаберге я оказался на перепутье, больше в своих мыслях, чем на карте. У меня не было планов дальше Бандаберга. Никаких. Тогда, в Тасмании, когда я строил свою лодку, никто не предполагал, что я выживу в переходе через Бассов пролив. Когда же я говорил, что собираюсь идти в Квинсленд, все смеялись: - «Что? Вот на этом? Без двигателя? Без GPS? Хорош трепаться!» Постоянное тыканье носом подавляло, я поддался влиянию общего мнения и даже не строил планов дальше такого далёкого Квинсленда. Но со дня выхода, потребовался всего месяц, чтобы дойти туда.

Глубокой ночью через узкий вход мы зашли в рыбацкий порт Барнет Хедс и встали у мола для чартерных лодок. На рассвете я сидел на причале, болтал ногами, сонный, но довольный собой, и лениво думал о тех благонамеренных пессимистах на юге. Они говорили, что я ненормальный. Согласен, я ненормальный, но лучше быть ненормальным на своей яхте в Квинсленде, чем ненормальным, копающим чью то картошку в грязи на Тасмании. Мне приходилось заниматься этим зимой, когда не было другой работы, одно воспоминание об этом вызывает дрожь.

Новый день занимался над побережьем Квинсленда, я был голоден и без цента денег. Порывшись среди своего скарба, я отыскал последнюю вещь, имеющую какую то ценность — девятидюймовую угловую шлифмашинку «Makita», с которой я строил лодку. Бандаберг находится в нескольких милях вверх по реке от Барнет Хедс, я отправился туда автостопом. В ломбарде за машинку дали не много, но достаточно, чтобы поесть. И это было начало.

В первую очередь мне нужно было плавсредство, чтобы сходить на берег, нужен был тузик. Я отправился в магазин грузовиков, рассказал боссу свою историю и вышел оттуда со старой камерой. На придорожной заправочной станции накачал её воздухом и привязал поперёк доску в качестве банки. Теперь у меня был мой первый тузик на котором можно было плавать по спокойной акватории порта. Вёсла вырезал из старых дверных косяков из орегонской ели, подобранных на развалинах снесённого здания. В рыбацком порту я занял свободный причал — у меня был дом.

Следующей задачей была работа. Я решил остановиться в Бандаберге, найти работу, скопить денег, закончить лодку, устранить недостатки, а потом - кто знает, мои планы не распространялись так далеко.

Получилось всё иначе. В работе я не привередливый, пробовал приложить руки в разных областях и никогда не сидел на пособии. Последний пункт был главным источником проблем в моём неудачном браке. Тасмания тогда находилась в глубоком кризисе и Бандаберг был не намного лучше. Работа была в пятидесяти километрах вглубь суши, за городком Джин-Джин, сбор помидоров. Сбором фруктов и овощей я часто занимался в годы бродяжничества, от оливок в Италии и винограда во Франции, до киви в Новой Зеландии и яблок в Тасмании. Я не боялся гнуть свою спину.

Место работы было далеко от порта, пришлось выехать автостопом накануне, чтобы быть на месте к шести утра. В Джин-Джин ко мне пристали полицейские. Я был бос, без денег, с длинными волосами и бородой. Они не поверили, что у меня в Бандаберге стоит яхта и очень удивились, не найдя у меня никаких наркотиков. Работа сама по себе не представляла никаких проблем, если хоть раз работал на сборе урожая, то знаешь об этом всё. Вскоре после обеда их упаковочный цех встал, на неопределённое время. - Извините, работы больше нет. Нас отослали назад. Чековой книжки, чтобы расплатиться, тоже не было: - Мы вышлем вам по почте.

Конечно, я был не очень рад этому, но жаловаться я не привык. Закинул пожитки на плечо и зашагал по направлению к шоссе, голодный и подавленный. И тут произошло событие, ставшее последней соломинкой, сломавшей хребет верблюда. Фермер спустил на меня собаку, не знаю почему. Я не пытался ничего у него стащить, не пересекал границ его собственности, просто шёл по дороге, после того, как меня уволили. Я не люблю собак, и они знают это. Чёртова тварь лаяла на меня и хватала за ноги. Я вскипел. Отбиваясь от собаки палкой решил, что это уже слишком. Моё время как бродячего сельскохозяйственного работника закончилось. Никаких больше сборов яблок, опрыскиваний, стрижки овец, хватит ломать спину. Нельзя гробить себя за корочку хлеба. Я поймал попутку до побережья и прибыв в Бандаберг, всё ещё злой и, как был, грязный после фермы, направился в офис социальной защиты, где без лишних приветствий встал в очередь на получение пособия. Я вступил в элитный клуб «Академия круизинга Пола Китинга» (он был тогда премьер министром). Много лет назад на ферме я сформулировал аксиому — чем больше работаешь, тем меньше у тебя денег. Противоположное оказалось тоже верным, несколько последующих месяцев я жил как король, впервые в жизни ни о чём не беспокоясь и имея гарантированный доход. Покидая Бандаберг было проблемно отказаться от пособия, они желали

продолжать платить мне.

Вернувшись на лодку я принялся за внутреннюю обстройку. Электроинструмента у меня не осталось, только ручная ножовка, ручная дрель и отвёртка и лодка полная отличного дерева, привезённого с Тасмании. В лодке только одна банка, восемь футов в длину и восемь в ширину, с толстым поролоновым матрасом. Она занимает кормовую треть лодки и мне пока не на что было жаловаться. Есть так же большой, просторный камбуз, на его оборудование ушло шесть лет, большой штурманский стол, обращённый вперёд и посудный шкаф с яркими занавесками вместо дверок. Книжные полки я разместил везде, где только смог.

В рыбацком порту был ещё один яхтсмен бродяга и я выменял у него на часть древесины, фанерный ялик, неуклюжий гнилой гробик, который продержался на воде шесть часов, прежде чем наполнился водой и затонул. Он был тяжёлый и громоздкий, поднять его на палубу была задача не из простых. На Эйрли Бич я избавился от него и купил пластиковый.

Я снял парус с латами и прострочил на машинке. Две панели истёрлись прямо посередине и зияли рядами дыр.

В пятидесяти милях к северу от Бандаберга находится место называемое Раунд Хил Хед или 1770, в память о дате, когда капитан Кук нанёс на карту этот берег. Устье реки почти полностью блокировано песчаным баром и проход постоянно меняет своё положение. - «Без мотора вы не сможете войти туда.» - заверяли меня. Я встал на якорь при ветре дующем с берега и дождался полного отлива. Ушедшая вода обнажила большие песчаные и илистые мели. С высоты мачты я хорошо рассмотрел извилистый входной канал и сделал грубый эскиз на листе бумаги. Потом терпеливо дождался возвращения воды и с максимальным приливом прошёл бар. Это было не просто, мне пришлось отталкивать «Кехаар» от множества отмелей, мы дважды коснулись дна, но прошли. Если вы терпеливы и хорошенько всё обдумаете, то сможете заходить без мотора во многие места.

1770 — это город, который так и не появился. В семидесятых годах застройщики из Брисбена разделили большую территорию вокруг Раунд Хил Хед на тысячи бесполезных участков и рекламировали их молодым парам из южных городов как «побег на природу». Участки по шесть акров были недорогие и многие купили их не глядя. Посетив, наконец, недвижимость своей мечты они были шокированы. Узкие полосы земли, пятьдесят метров вдоль дороги, на четыреста метров, уходящие в сухой эвкалиптовый буш. Нет ни воды, ни электричества, ни

канализации, магазинов, школ, никакой экономической активности. Единственный подъезд — сто километров грубой грунтовой дороги из Бандаберга или Глэдстоуна. Только немногие из владельцев начали строительство на своих участках и городок до сих пор выглядит недоразвитым посёлком. Там сейчас всего один магазин, который является одновременно почтой и сберегательным банком. Пабов нет. Вы покупаете пиво в магазине и переходите через дорогу, на речной пляж. Там, под гигантским манговым деревом есть столы, лавочки и большие бочки для пустых пивных бутылок. «Под манговым деревом» - это главный атрибут и символ этого маленького яркого места.

Я продолжал работать на «Кехааре» в расслабленном темпе и начал мечтать. На Тасмании казалось, что дойти на лодке до Квинсленда, сложная задача. Теперь я был здесь и это не казалось окончанием путешествия, скорее началом. Я выспался, хорошо отдохнул, набрал вес. Моя любовница с Тасмании решила остаться дома - я был один. Ничто не держало меня от плавания дальше на юг, до Большого Барьерного Рифа, до самого Кэрнс. С момента, когда эта идея промелькнула у меня в голове, ничто уже не могло меня остановить. Хотя, выходя из 1770 я дважды садился на песчаные банки, и оба раза во время отлива.

Трудно описать живым языком, не повторяясь, четыре месяца счастливого плавания вдоль 2000 мильного, малозаселённого побережья. Кораблекрушения, шторма, трудности более фотогеничны, о них интереснее читать. Счастье, это опыт, которым нельзя поделиться на бумаге.

К северу от острова Грейт Кеппель яхт стало очень много, но яхтсмены почти не общались между собой. В основном это были пары среднего возраста. Днём они шли под мотором, чтобы добраться до рекомендованной якорной стоянки до наступления ночи и выходили рано утром. Они редко сходили на берег, иногда ходили в гости с одной лодки на другую, к друзьям, с которыми вместе круизили, всегда в спешке и полной анонимности, как вся их прошлая и будущая городская жизнь. Этот феномен встречался мне снова и снова. Самые лучшие места для круизинга по всему миру переполнены определёнными типажами. Дни, когда главной заботой шкипера по прибытию в порт было найти работу, остались в прошлом. Сегодня типичный шкипер это осторожный, самоуверенный, финансово обеспеченный сноб, который признаком настоящего моряка считает наличие у него GPS и опреснителя. Он находится в длительном отпуске и живёт днём возвращения из своей полуторогодичной кругосветки в пассатных широтах и очень обеспокоен продажной стоимостью своей лодки, когда всё закончится. Каждый день общается в радиосети с

людьми, которых часто даже не встречал лично. Многие из них откровенно не любят океанские переходы и демонстрируют уровень некомпетентности который ужасает. Они избегают контактов с местным населением и редко исследуют незаселённые места. Общаться с местными считается небезопасным и глупым. Они остаются запертыми в своих маленьких плавучих гетто и любой другой подход к круизингу называют «безответственным».

Извините. Отвлёкся от темы. Я говорил о Большом Барьерном рифе. Вот ради чего весь круизинг — коралловые рифы. Разве нет! Кому интересно местное население.

На Большом Барьерном Рифе есть сотни прекрасных мест, от оживлённых туристских курортов с собственным аэропортом, барами и дискотеками, до пустынных коралловых островков и гористых джунглей. Большие пространства внешнего рифа до сих пор не исследованы. На картах они обозначены белыми пятнами и интригующими надписями «unexamined». Нужно обладать недюжинным опытом, чтобы отправиться туда.

На Миддл Перси Айленд живёт легендарный Энди с своим хозяйством. Других людей на острове нет. Энди продаёт манговое чатни, дублёные козьи шкуры, мёд и фрукты. Ручные эму расхаживают по пляжу, издавая своей гортанью забавные барабанные звуки. Вы даже можете потрогать их за пушистые шеи, настолько они ручные. Однако гнус здесь свирепый и мало кто может долго выдержать на пляже. Именно здесь я достал свою печатную машинку и начал это повествование: - Однажды утром я проснулся....

Я остановился на скромном туристическом курорте на острове Бромптон, расположенном посреди Национального Парка. Он выглядел, как книжка с иллюстрациями о Рае: джунгли, горы, пляж и синее небо. Дикая природа вторгается на курорт из окружающего леса. В открытом ресторане эму нагло бродят среди столов, таская картошку фри из тарелок изумлённых японских туристов. Когда те заканчивают свой кофе и встают из за стола, птицы слетаются в поисках сладкого. Они со знанием дела берут пакетик сахара коготками, открывают его клювом и высыпают сахар себе в глотку.

Я решил испытать удачу в рыбной ловле с пирса и быстро вытащил трёх рыб. Одна из них мне не понравилась и я решил её выпустить, когда она уколола меня шипом. Было очень больно и моё левое колено угрожающе распухло. В последующие дни опухоль распространилась вниз по ноге к лодыжке, хотя уколол я правый палец! Честное слово! Как называется рыба? «Happy Moments» - сказали мне. Ты уж поверь, приятель, это Австралия.

Моё любимое время суток, час до и час после заката, быстрые тропические сумерки, когда горы на западе приобретают различные тёмные оттенки, одни вершины выступают из за других, чернильно-синее море спокойно и нигде не видно огней человеческого жилья. Узкая светящаяся полоска, цвета чая дарджилинг просачивается над горизонтом после заката, дует лёгкий ветерок — состояние барака[1]. Восходит луна, большая и оранжевая, пахнущая тлеющими угольками далёкого лесного пожара. Я наконец стал проводить больше времени с самим собой и в моменты, такие как этот, мои мысли летят, долго подавлявшиеся желания всплывают на поверхность и я слушаю их. Моя лодка говорила со мной, торопя проснуться и открыть глаза. «Кехаар» перелётная птица, я начал получать от него самые различные намёки и пожелания. У меня не было амбиций, только мечты. Без мечты мы просто растения. Я ничего не планировал, но много мечтал. Мечтал о голубизне индиго глубокого океана, мечтал о рынках Африки, о миниатюрных садах Японии, о ледниках Патагонии, о карнавале в Рио. Я вдыхал запахи специй Занзибара и видел пестроту рынка ковров в Карачи. Я слышал звуки и ощущал дикость далёких мест.

Ваша лодка это заявление и не стоит говорить о ней ничего из того, что нельзя увидеть. «Кехаар» это всё, что я хотел от лодки: мореходная, устойчивая, простая в управлении, просторная, лёгкая и быстрая. «Суахили», «Мария-Тереза», «Дав», «Айс Бёрд», все эти лодки едва подходили для тех великолепных путешествий, которые они совершили. Дело не в лодках, а в людях. По своей структурной прочности «Кехаар» даст фору любой из них. Всё что ему нужно, слой краски, новый парус, навигационное оборудование и ветровой рулевой. Ничего такого, чего я не смог бы сделать за несколько месяцев в Дарвине. После этого я бы не побоялся идти на ней куда угодно. Это звучало прямо и просто — подготовь лодку в Дарвине и отправляйся. Отлично, идём в Дарвин, он стал моим следующим портом назначения. Чтобы добраться до Дарвина мне были необходимы запасы еды и воды на три месяца и три карты. Отделение «Академии круизинга Пола Китинга» в Эрли позаботится об этом.

Эрли Бич, центр островов Уитсанди и яхтенный центр с множеством современных марин, отелей и десятками чартерных компаний. Я всегда испытываю какое-то неприятное чувство, находясь там, хотя не могу понять, почему. Дело не в туристах и не в местной обдираловке, и сами острова прекрасны. Это город Эрли Бич, само место, оно иссушает вашу жизненную энергию и обнажает худшее, что есть в вас. Похоже, на нём лежит проклятье аборигенов. Но, в то же время, и здесь можно наслаждаться

жизнью. «Чомпинг Чарлиз», гамбургерная забегаловка на эспланаде, традиционно ею владеют и управляют яхтсмены. Бездельники из Мадди бей, вылезая из своих лодок в мангровых зарослях, собирались сюда на утренний кофе. Я встретил здесь много близких по духу морских цыган и мы весело проводили время. Танцевали до трёх утра в ночном клубе, ходили вместе на острова, участвовали в Уайтхавен Бич Парти и Гамилтон Рейс.

После Гамильтона проходит потешная гонка Эрли Бич Фан Рейс. Идея потешности чисто австралийская. В гонке всего одно правило — на каждой лодке постоянно должна быть живая носовая фигура, женщина из экипажа с голыми сиськами, опирающаяся на форштаг. Для самых крепких на следующее утро проводится ещё Hair of the Dog Race. Эта гонка начинается в пабе с обязательной выпивки, после чего вы должны добраться до своей лодки, пройти как-нибудь несложную дистанцию и вернуться в бар для финальной выпивки. Только после этого считается, что вы закончили гонку. Гандикап по длине лодки не применяется.

В «Чомпинг Чарлиз» многие говорили о том, чтобы переждать «сырость» в Дарвине. («сыростью» здесь называют сезон циклонов, затрагивающий северную Австралию). Никто всерьёз не рассматривал расстояние, которое нужно для этого пройти. «Кехаар» прошёл большой путь вдоль восточного Австралийского побережья, но и для нас Эрли был всего лишь на пол пути до Дарвина. Австралия большая страна, и многих друзей из Эрли позднее я не видел много лет.

К северу от Боуэн нас подхватил пассат. Дни сливались друг с другом, время стало эластичным. Дата и день недели имели смысл только тогда, когда я смотрел фазы прилива, чтобы стать на якорь на ночь. Я предпочитал идти ночью, под глухо зарифлённым парусом, не смотря на кораллы, пока не дошёл до Энедевур рифа. Того самого места, где мистер Кук и компания, двести лет назад, попали в неприятную ситуацию. То же самое случилось и со мной. Узкий канал между двумя подводными рифами, безлунная ночь, огромное количество навигационных огней вокруг. Я устал, и когда вдруг на одном из маяков показался красный сектор, моя уверенность в себе пошатнулась. Ночь, зюйд-ост 25 узлов, глухо зарифлённый парус. На волне маяки часто скрывались за горизонтом, 2, 3, 4 вспышки, но не всегда был виден весь цикл. Я был сбит с толку, никак не мог определить, где какой маяк. Пеленги давали мне различные варианты положений, из которых лишь один был приемлемым. Канал сужался до двух миль между двумя подводными рифами и не было возможности лечь в дрейф и подождать до утра.

Но я не стал паниковать, я спросил совета. - У кого? - скажете вы, если нет радио. Я спросил у Благоразумного Моряка. Да. У этого вымышленного персонажа, населяющего выделенные тёмным цветом колонки в лоции. Его создали гидрографы Её Величества в прошлом веке, и каждый, кто обращался к старым изданиям английских лоций, встречался с ним. Лоция начинает красочно описывать усеянный рифами проход в водах Новых Гебрид. После перечисления всех возможных опасностей, которые он может представлять, идёт заключение: - Благоразумный моряк обойдёт стороной подобное место. Параграф описывающий приливные течения скоростью девять узлов в Торресовом проливе, заканчивается словами: - Благоразумный моряк должен избегать плавания в данное время. Благоразумный моряк командует «Хорошо вооружённым судном в хорошем состоянии, позволяющем противостоять плохой погоде и нести паруса» даже если оно встретит «беспокойное море к югу от Тайваня». Я не шучу, это цитаты из изданий адмиралтейства. Классическое образование писарей адмиралтейства отражается в выборе прилагательных. Мне нравится Благоразумный Моряк, строгий, правильный и, традиционно, британец. Я часто, в шутку, спрашивал у него совета. Его советы всегда были полезны, и я следовал им.

Как бы поступил Благоразумный Моряк, окажись он на Эндевур рифе? Он бы встал где-нибудь на якорь, сделал бы чашечку чая, сдобренного ромом и обдумал ситуацию. Я последовал его примеру, за исключением рома. Карта говорила, что до дна в этой зоне не больше 12 морских саженей. Я прикрепил к своему монструозному якорю короткий кусок цепи и пятьдесят саженей дюймового троса, который нашёл однажды утром в Эрли плавающим возле лодки. Всё эту кучу барахла я бросил за борт, якорь сразу забрал и лодка развернулась носом на ветер. После чашки чая я залез на мачту и взял пеленги на навигационные огни, а нанеся их на карту, убедился что нахожусь именно там, где и хотел находиться, посередине судоходного канала. Ложная тревога. Но идея выбрать якорь в такой ветер мне не очень нравилась, вместо этого я хорошо выспался.

Утром ветер стал ещё свежее, выбрать трос и якорь не было никакой возможности. Благоразумный Моряк в такой ситуации вызвал бы наверх команду и они подняли бы якорь с помощью кабестана. У меня не было ни команды ни кабестана, перчатки были слишком скользкие, чтобы удержать трос, не за что было зацепить блок, чтобы основать тали. Я безрезультатно сдирал кожу с голых рук и ломал спину. Когда меня едва не расплющило между траулером и грузовым судном, я сдался и обрезал трос.

Мне хотелось бы написать «одним взмахом ножа», но, чтобы перерезать дюймовый трос, взмахов понадобилось гораздо больше одного. Потеря якоря меня не сильно расстроила, я сделал его для подобной отчаянной ситуации, когда нельзя было позволить, чтобы якорь пополз, позднее я сварил другой. Потеря троса была более неприятной. Но, чёрт возьми! Капитан Кук здесь чуть не потерял судно, так на что я жалуюсь!

В Кэрнс я остановился ненадолго, только лишь чтобы сделать запасы на длинный переход до мыса Йорк. После этой небольшой драмы на рифе Эндевур, я перестал ходить ночью в водах где есть кораллы и становился на якорь каждый вечер с закатом. В противоположность тому, что Лукас пишет в своей лоции, я думаю что встать на якорь можно за любым островом или рифом, которых много вдоль берега. Траулеры ловцов креветок делают это каждый день. Со своими аутриггерами, торчащими в разные стороны, они похожи на гигантских насекомых. Я часто видел в море дюгоней и спаривающихся черепах.

Остров Лизард, это просто чудо и окружающие его рифы, одни из лучших в мире. Там есть отличная якорная стоянка, питьевая вода в колонке на берегу, там великолепные прогулки по горе. Планируйте по крайней мере неделю на Лизард, если очень торопитесь.

К северу от Лизард начинается безлюдная земля, с редкими посёлками, которые сходят за цивилизацию — Локхарт Ривер, Портланд Родс. День за днём лодка идёт через сказочную дикую страну, одну из последних диких тропических территорий в мире. Бесконечная цепь заросших, сахарно белых дюн с одной стороны и, бесконечная цепь поросших мангрaми песчаных островков, с другой. Посередине «Кехаар», качается, подгоняемый пассатом. Поднимаясь наверх, чтобы лучше видеть рифы, я забирался на мачту по латам. Оттуда «Кехаар» выглядела жутковато, словно огромная, чёрно белая рыба, живущая своей собственной жизнью. Она шла острым курсом, с закреплённым рулём, совершенно сама по себе. Мне было страшновато смотреть на неё с мачты, ей ведь совершенно плевать, если я вдруг выпаду за борт, она ведь просто пойдёт дальше, неустанно разваливая волны, одну за другой, кучка стальных листов, немного верёвок и старый тент. Она больше произведение искусства, чем триумф технологии.

«Мыс Йорк, это вполне терпимая якорная стоянка и огромное удовлетворение от осознания того, что вершина Австралии пройдена». Я отложил лоцию Лукаса с благодарностью, повернул на запад и отбросил все предосторожности при плавании на ветер среди рифов. Уже на следующий день я налетел на риф. Глупая ошибка, я был слишком самоуверен. Как всегда это никак не было

связано с навигацией. Каждый раз, когда я сажал свою старушку на рифы, я прекрасно знал где нахожусь, я просто не смотрел, что у меня прямо по курсу.

Просто удивительно, насколько плохое обращение может выдержать металлический корпус без признаков серьёзных повреждений. Я много раз сильно стукался корпусом о бетонные причалы, садился килем на мягкое дно в Санди Стрейтс и Роунд Хилл Хед. У мыса Йорк я делал поворот при глубине около шести футов как раз после начала отлива и немного не рассчитал. Пассат дул с порывами до 30 узлов и мы бились со скрежетом о кораллы недалеко от причала Бамага. Пластиковый корпус в подобной ситуации разбило бы до основания. Когда через десять часов мы снова оказались на плаву, единственное что пострадало, это самолюбие шкипера. Кроме того мы сильно побили кораллы.

Другое происшествие случилось на острове Вессель. Пытаясь пройти по внешне безопасному и глубокому проливу между двумя островами, мы вдруг резко остановились, налетев на коралловую голову. Согласно карте, её не должно было быть здесь. С шести узлового хода лодка затормозила до нуля в одно мгновение. Я подобрал шкоты, «Кехаар» наклонился и снова закачался на волнах. Через несколько минут мы повторили подобный перформанс на следующем коралле, после чего вернулись на глубокую воду, решив не исследовать далее этот пролив.

Я был обескуражен, но опыт получил неоценимый. Единственный способ обрести уверенность в своём судне, испытать его в экстремальных условиях. Я пришёл в Дарвин на ржавом корпусе, со сломанным гиком, текущими иллюминаторами, рваными в лохмотья парусами и аварийным рулевым устройством, но с абсолютной уверенностью в надёжности лодки. На ней требовались кое какие работы, но у меня было прочное, надёжное судно, которое я собирался трансформировать в машину для путешествий.

Бамага, поселение аборигенов в десяти милях вглубь суши от мыса Йорк, не изменилось ни на йоту за десять лет прошедших с моего последнего визита. Красная местность с огромными термитниками, кирпично красная пыль покрывает землю до горизонта. Большинство автомобилей здесь ездят без номеров, на крыше захолустного бара валяются пустые пивные бутылки а чёрный полицейский похож на Майка Тайсона с пивным животом. Много людей ездит на правительственных автомобилях и грузовиках без особой цели, никакой созидательной активности не наблюдается. Торговый центр обнесён высокой, 12 футовой сетчатой оградой. Цены в супермаркете выше на 50 и более

процентов, но с этой проблемой должна была разобраться «Академия Пола Киттинга». Офис социальных пособий находился на острове Тьюсдей в Торресовом проливе, но, так как большая часть населения Бамага живёт на пособия, маленький поселковый почтовый офис эффективно разрешил мою проблему, я снова был при деньгах. Я закупил продукты и вернулся автостопом на причал. Мой курс лежал далее через залив Карпентария к самой большой тайне Австралии — островам Уэссел.

Технически переход через залив получился идеально. От Бамага я направил нос «Кехаар» на полуостров Гоув, лежащий в 340 милях, предположив, что переход займёт три дня. Не имея компаса и авторулевого, мы увидели остров Вероника, лежащий у Гоув, прямо по курсу за двадцать минут до предполагаемого времени прибытия. Такая точность очень удивила меня, так как курс лодки менее всего походил на прямую. При попутном ветре «Кехаар» не мог сам держаться на курсе и ночью, когда хотелось спать, мне приходилось идти зигзагами. Днём ориентироваться тоже было не просто, когда солнце стояло в зените и ветер, примерно около полудня с NE поворачивал на SE, я иногда обнаруживал, что иду совершенно неверным курсом. Я не вёл прокладку всех изменений курса на карте и не подсчитывал сознательно все эти отклонения, но что-то в моём подсознании знало где мы находимся и соответственно корректировало руль. Думаю, если бы я взялся вести прокладку на бумаге перед каждым изменением курса, то отклонился бы намного больше, 340 миль — большое расстояние. Я рулил в правильном направлении не осознавая этого.

На поверхности земли существуют зоны пропитанные природной энергией, места силы. Некоторые из них были улучшены искусственно, в результате человеческой деятельности, другие были объектами поклонения, а некоторые остались нетронутыми в своей естественной силе. Кимберли и Уэссел являются одними из таких девственных мест. Никогда ранее не видев карт Уэссел, я к этому был не готов. Ходят слухи, что это магическое место, и это чистая правда, во всех смыслах этого слова. Это зачарованные острова. Если вы готовы закрыть рот и слушать, поезжайте на острова Уэссел. Время, которое я провёл там, даже сейчас, спустя много месяцев, мне кажется нереальным. Я исследовал южную, самую малопосещаемую часть архипелага. Две крупномасштабные карты, которые были у меня, не совпадали даже в принципиальных вещах: где остров - где полуостров, где залив - где пролив. Стоять на якоре во многих бухтах было проблематично. Во время отлива обнажались множество рифов и приходилось искать выход в залив в мутной,

полной скрытых препятствий, воде. В сухой сезон пассат дует крепко, день и ночь, без остановки. Приливные течения создают фантасмагорические волны. Местами они могут развернуть лодку не смотря на направление ветра, бывает лодка не реагирует на отклонение румпеля. Ночное прибрежное плавание там было бы самоубийством. Однажды я встал на якорь в проливе и течение развернуло меня кормой навстречу тридцати узловому пассату.

Уэссел знамениты своими устрицами. Они там вырастают очень большие, четыре-пять штук достаточно чтобы пообедать. После полнолуния пляжи бывают покрыты глубокими кратерами, в которые черепахи откладывают свои яйца. На островах можно часто встретить маленьких прыгающих валлаби и жирных кустарниковых индеек.

Всё северное побережье Австралии является домом для морских крокодилов. Почти истреблённые в своё время, в 1960 году они были объявлены охраняемым видом и с тех пор сильно восстановили свою численность. Их стало так много, что они забредают даже в большие города. Каждый год они убивают множество людей и Дарвинские газеты пестрят ужасными историями. Аборигены не ходят купаться без собаки. Они сначала бросают собаку в воду и если та благополучно выплывает, значит здесь безопасно, крокодилов нет. Мне хотелось увидеть крокодила в дикой природе. Я не не был уверен, как оно — столкнуться нос к носу с этим монстром, но надеялся встретить его. Следы крокодилов часто попадались на пляжах , они похожи на следы ящериц, только расстояние между отпечатками лап около четырёх футов.

Скалы побережья основного острова были причудливо изъедены эрозией. Вдоль всего берега образовался непрерывный тонкий карниз из песчаника. В отлив под ним можно было часами гулять в тени. Я шёл босиком и совершенно голый, изредка наклоняя голову, чтобы не задеть скалу, когда услышал позади громкий царапающий звук. Я повернулся. Молодой гребнистый крокодил спрыгнул с карниза над моей головой, приземлился животом на уступ, на котором я стоял, резко рванулся и исчез в море, прежде чем я успел что-то осмыслить. Я стоял словно контуженный, пытаясь собраться с мыслями. Я только что прошёл под крокодилом. Он спал на скальном карнизе на солнышке и проснулся лишь от того, что я прошёл под ним. Он был не очень большой, возможно футов 6, но я был шокирован, развернулся и пошёл к своему динги, на сегодня приключений достаточно.

События не происходят по одному, чаще сериями. То ничего не происходит, то бац-бац-бац, одно за другим. Я не хотел беспокоить других крокодилов, возвращаясь вдоль берега и

решил пройти напрямую по суше. Выбрался на невысокое скалистое плато и сразу почувствовал, как нечто снизошло на меня. - Вау! Круг или овал из камней, около пятнадцати футов в поперечнике, с каменной пирамидой в центре, ещё одна пирамида в трёх футах снаружи. Священное место аборигенов. Его магия чувствуется сразу, как только поднимешься на плато, даже прежде чем увидишь камни. Вся местность была заряжена ею. Я сел рядом, под чахлым эвкалиптом и долго сидел в тишине, не думая ни о чём, впитывая атмосферу места. Сразу же после встречи с крокодилом оно произвело на меня большое впечатление. Я не очень верю в приметы, но воспринял это как знак того, что пора покидать острова. Уходить надо с положительными эмоциями, а не когда всё наскучит. Я выбрал якорь и отправился в последний переход до Дарвина.

Дарвин

Я люблю Дарвин. Он не для каждого, но после первого сезона дождей вы поймёте, ваш это город или нет. Как город Дарвин не представляет из себя ничего особенного, глядя на здания вы даже можете сказать, что он безобразен. В Рождество 1974 года ураган Трэйси стёр Дарвин с лица земли. Три четверти домов были разрушены. Всё что вы видите там сегодня, было построено после Трэйси, современная стерильная архитектура — бетон, асфальт, алюминий и кондиционеры. Но вы даже не заметите этого всего, Дарвин, это не здания, Дарвин, это, в первую очередь люди.

Дарвин очень близок к природе. Приливы на здешнем побережье достигают двадцати семи футов. Сидя в баре клуба во время отлива вы видите илистое дно моря, простирающееся на мили до мангровых зарослей, узкий, мутный ручеёк медленно течёт в сторону моря, лодки лежат брюхом на иле, как дохлые рыбы. - Опять какой то ублюдок вытащил сливную пробку!- ворчит Балди Пит и заказывает ещё одно пиво. Кубомедузы, жалящее порождение дьявола, удерживают вас от купания в сезон дождей. Их щупальца достигают длинны десяти метров и их ожёг смертелен. К счастью в тихих лагунах они появляются только во время прилива.

Крокодилы не настолько разборчивы, в брачный период они наводняют Дарвинский порт. Семнадцати футовые монстры плывут вверх по речкам к своим местам спаривания или бредут много миль по суше, чтобы добраться до какого-нибудь изолированного озерца. Крокодилы, находящиеся под охраной с 1960 года, в настоящее время совершенно не боятся людей. Венец Творения они воспринимают как еду. Осознание того, что мы не являемся вершиной пищевой пирамиды, отрезвляет. Если вы встали в протоке с манговыми зарослями,то вам лучше временно оставить привычку свешивать зад за борт, когда зовёт природа, взрослый крокодил может выпрыгивать на восемь футов над водой. Они так ловят птиц, сидящих на ветвях над водой. Для яхтсмена это означает возвращение к ведру.

Прелесть Дарвина проявляется в мелких повседневных событиях, которые вряд ли могут произойти где либо ещё. Я зашёл в магазин одежды и спросил полотно (canvas), девушка за прилавком не поняла мой английский с сильным акцентом и решила, что я ищу каннабис. Не моргнув глазом направила меня в бар, где скорее всего можно купить желаемое. Здесь даже бюрократия может показать своё человеческое лицо. Я как раз проходил длинную и сложную процедуру получения гражданства

Австралии. Наконец мне выписали сертификат, но в последний момент компьютер завис. Женщина за столом на всякий случай проверила распечатку: - Мистер Ларсен? Так? Она посмотрела на меня, на бумагу, потом опять на меня. - Мистер Ларсен. Здесь написано, что вы родились 01.01.0001. Вы ведь не настолько старый? - Ей пришлось отослать сертификат обратно. Тем временем мое дело переслали из Тасмании в Брисбен, Квинсленд, во все места где я побывал, хотя я находился в Дарвине. Терпение, на всё это требуется время.

Церемония присвоения гражданства была назначена на длинные выходные в январе, в разгар сезона дождей на баскетбольном стадионе. Несмотря на ранний час было жарко и влажно. Стадион находился за городом и добраться туда для меня было непростой задачей. Было ясно, что пешком не пойдёшь, я бы до сих пор ещё шагал туда. Общественный транспорт в выходные не ходит. С деньгами было не очень, взять такси я не мог, просить в долг тоже не люблю. Я просто сложил пару джинсов и чистую футболку в пакет и попросил одного из завсегдатаев бара подвезти меня. Он жил за городом и проезжал мимо стадиона по пути домой. Побродив в темноте среди спортивных полей, я нашёл наконец подходящее здание и прилёг на ступеньках у входа, немного вздремнуть. Возможно это было бы обычным делом в Индии, но не в Австралии. Утром, в предрассветный час я проснулся от того, что кто-то потихоньку тыкал мне носком ботинка под рёбра, это был охранник. - Вставай приятель. Здесь спать нельзя. Сегодня утром здесь будет церемония присвоения гражданства. - Я зевнул и потянулся, - Всё в порядке приятель. Я один из них. - после чего перевернулся на другой бок. - О, Господи! - раздалось позади.

Перед собственно церемонией мы выстроились в длинную очередь перед служащей из офиса, которая удостоверила наши личности, это была та же самая женщина, что раньше занималась моими документами. Она вспомнила меня. Стало совсем жарко, пот стекал у неё по лбу. - Боже Кристо! Какая жара, мистер Ларсен, думаю сейчас самое время выпить.

Этим вечером в баре я получил типичный австралийский комплимент. Одному из выпивающих яхтсменов сказали, что я только что стал австралийцем. Это был старый, сварливый мужик, не сильно дружелюбный, но мы относились друг к дугу с уважением. Он повернулся ко мне и громко, чтобы все услышали, сказал: - Побольше таких чёртовых ублюдков как ты и мы будем в полном порядке.

Во время сезона дождей я одевал только шорты, куда бы не шёл. Босиком и с голым торсом, день и ночь, я чувствовал себя

абсолютно как дома. Я жил в Дайна Бич Яхт Клубе, единственном заведении Дарвина, где не было дресс кода, и не только потому, что там стояла моя лодка. Я пришёл в Дарвин в самый низкий, экстремальный весенний отлив. Прошёл причал Стокс Хилл и безуспешно пытался разглядеть проход указанный на крохотном эскизе, который мне нарисовал друг в Квинсленде. Впереди не было воды, только суша. Я бросил якорь и отправился на берег, чтобы всё разузнать.

Место мне сразу понравилось. Шагая вдоль илистого берега, я пришёл в Дайна Бич Яхт Клуб. Ничего особенного, бар, оборудованный в контейнере, большой брезентовый навес на стальных столбах, стен нет, ряды столов и лавок.

Парень с канадским акцентом заговорил со мной. Ничего обо мне не зная, он стал уговаривать меня вступить в клуб. Я рассмеялся: - Вступить в яхт клуб! Да ты шутишь, приятель. Знаешь из скольких яхт клубов меня вытурили из за того, что я не люблю обувь? - О! Нет! Здесь совсем не так. - уверил он меня. - Почему бы тебе не переговорить с нашим командором? - Он указал на загорелого индивидуума сидящего на одном из столов. Босой, голая грудь, сложен, как вышибала на пенсии, на голове шляпа Акубра, ярко голубые глаза, стакан с виски на столе. Он читал газету. Это командор? Хорошо. Если этот парень смог стать здесь командором, я не прочь поговорить с ним. - Любой, кто приходит сюда одетым лучше чем я, слишком расфуфырен. - говорил он. Командор нашёл в баре бланк заявления и посмотрел на меня. Он не спросил как меня зовут, вместо этого медленно протянул: - Под каким именем ты хочешь записаться? Крис Ларсен? Не беспокойся, приятель. Ага, по правилам за тебя должны поручиться два члена клуба. Думаю, я могу быть одним из них. - Он повернулся к бару и увидел пьяного, навалившегося на стойку лысеющего Мефистофеля.- Эй, лысый! Иди сюда, приятель. Подпиши мне здесь. Ты поручаешься за Криса, как старший член клуба.

И всё. За тридцать долларов наличными я стал действительным членом клуба.

Атмосфера в клубе была спокойная, дружелюбная, не было того напряжения, что чувствуется в других яхтенных учреждениях, неукоснительно соблюдалась неприкосновенность частной жизни, никто не вмешивался в чужие дела. В первую очередь потому, что если ваш шкаф не полон скелетов, маловероятно, что вы окажетесь в Дарвине. Даже сейчас, когда я пишу настоящий манускрипт, пятнадцать лет спустя, там сохранилось прежнее отношение, каждый занимается своими

делами.

С одним из моих приятелей, убеждённым пьяницей, Томмо случилось несчастье. Ночью, пьяный, он упал с лестницы, слезая с лодки, на которой жил, и сломал шею. Утром полицейские начали расследование, но не могли ничего выяснить. В Австралии нет удостоверений личности, водительские права Томмо давно потерял по пьянке. Они спрашивали всех: - Как его звали? - Томмо. - А фамилия? - Просто Томмо. Никто больше ничего не знал, хотя он жил здесь последние два года и каждый вечер выпивал в баре. Если кто и знал о его прошлом, всё равно не сказал. Томмо умер, зачем в этом копаться? Полицейские копались в клубных документах, чтобы выяснить его фамилию, но мы же знаем, как здесь заполняются документы, он так и остался Томмо.

В баре клуба есть пианино, залатанное фанерой, где белые муравьи прогрызли его насквозь. В порыве вдохновения странствующая художница Анна Ураган расписала его со всех сторон. Ночная сцена в манграх, чёрные переплетающиеся корни, ясное небо полное звёзд. У всех самых крупных звёзд подписаны их названия величина и склонение. Получилось великолепно. Пианино было доступно каждому. Адам, расстрига священник, гомосексуалист из Мельбурна, сладким голосом пел старые золотые песни. Заглядывал Тим, нетрезвый молодой пианист из бара «Кассино», жёг рок-н-ролл в стиле Чака Берри. Но моим любимцем был Бугимэн — бродяга, среднего возраста, откуда то с Юга. Худощавый, застенчивый и немного ненормальный, он жил в благотворительных ночлежках или пустующих домах. Он никогда не пил в нашем клубе, но ему позволяли приходить и играть всегда, когда он только захочет. Любую музыку, раньше или позже, он превращал в буги. Он мог сыграть вступительные пассажи Си Бемоль Минор концерта Чайковского, а потом вариации на его тему в ритмичном стиле буги с гипнотизирующими басами. Однажды вечером мы поддразнили его: - Как насчёт «Вальсинг Матильда» (неофициальный гимн Австралии, в котором поётся о краже овцы)? Следующей же строфой сразу последовал Нью Орлеанский буги. Кто то выкрикнул: – Давай «Боже храни королеву»! Он с готовностью взял торжественный аккорд, мы подпевали ему, но вскоре и это он превратил в галопирующий буги-вуги!

Клуб был моим домом, иногда в буквальном смысле слова, местом где я спал. Если прозевал прилив и не было воды, чтобы пройти на динги полторы мили по протоке, или я возвращался слишком поздно ночью после своих похождений, то просто падал на одну из лавок в баре. Очень редко я был одинок в этом.

Проблема ночлега в баре была в том, что приходилось просыпаться очень рано. Мужики, работающие в первую смену, останавливались в баре выпить кофе. Бар был закрыт, но кофейная машина стояла снаружи в постоянной готовности в любое время. Первым неизменно приходил Аллан - Куриный Надзиратель. После двадцати лет службы надзирателем в тюрьме, он уволился, купил старую лодку и нашёл работу, смотреть за сорокатысячной батареей клеток с запертыми в них курами. Мы представляли, как он ходит между рядами клеток с курами, щёлкает кнутом, демонстрируя надзирательскую власть.

На якорной стоянке в манграх, среди мошки, москитов и крокодилов, мир очень отличался от сильно пьющей толпы в клубе. Моим соседом выше по протоке был капитан Сивид (seaweed – морская водоросль). Так он себя называл, так выглядел и так был записан в почётном списке пожизненных членов клуба в баре. Но это его не заботило. Беззубый, бородатый швед, в возрасте за шестьдесят, толстеющий, после того, как бросил курить. Никто не видел на нём другой одежды, кроме шорт и засаленной капитанской шляпы. После того, как его кот Тайгер умер, он жил один на маленькой тиковой лодке, построенной в Индии. Он покрасил её в самые разные цвета. Ночью можно было слышать, как он громко спорит с телевизором. На берегу он говорил непрерывно и звука его гулкого голоса с причаливающего динги было достаточно для того, чтобы бар опустел. Невыносимый болтун. Прожив тридцать лет в Дарвине, он был старожилом и постоянно жаловался на все перемены, происходящие «после Трейси». Встретить его коричневый от загара живот и голос с сильным акцентом в супермаркете, было равносильно природной катастрофе. Он ходил на своей лодке в одно-двух недельные плавания по большому Дарвинскому заливу, исследуя отдалённые ручьи и протоки. Однажды вечером я сидел на причале Стокс Хилл, в коммерческом порту, когда увидел, как он возвращался из очередной своей вылазки. В ночной тишине было отчётливо слышно, как он уговаривал мотор: - Не говори, что это всё. Такой мотор как ты, способен на гораздо большее. Давай. Напрягись. Ты же просто выброшенные на ветер деньги. Ну же... Ну вот. Так лучше. - Это было дежурной шуткой: самое сильное наказание для Дарвина было бы подарить капитану Сивид УКВ рацию. Тогда от его болтовни было бы совсем невозможно избавиться.

В Дарвине всегда была работа, если у вас есть желание работать. Это одно из немногих мест в Австралии, где ещё можно работать за наличные и без всяких вопросов. Там не ищут работу через агентства или газетные объявления, лучшие работы можно

найти разговаривая с людьми. Если какое то предложение оказалось в газете, с ним наверняка что то не так. Достаточно побродить по Дайна Бич, чтобы обеспечить себя наличными. Множество людей заглядывали в наш бар после работы пропустить баночку пива. Большая часть членов клуба не имела другой связи с миром паруса кроме привычки выпивать здесь.

Все деньги потраченные ими использовались для создания удобств для членов клуба. Бесплатные душевые, утренний кофе, столбы для килевания, сварочный аппарат и другое оборудование, слип. Посещения яхтсменов приветствуются. Они получают право бесплатного пребывания в течении месяца, после чего их просят вступить в ряды членов клуба. Вступительный взнос всегда равняется цене картонки пива. Вы платите в год эквивалент стоимости коробки пива и клуб заботится о своих людях. Когда он получает государственные гранты на развитие прибрежной зоны, её рекультивацию, все работы отдаются членам клуба, внешние подрядчики никогда не привлекаются, независимо от вида работ. Сам командор, его должность не является оплачиваемой, зарабатывал управляя фронтальным погрузчиком. Естественно, я тоже получил свой кусок гранта на развитие.

Мне не нужна была работа с полной занятостью. Мне нужно было время для работы на лодке и просто для жизни. Поработав некоторое время плотником и на обслуживании лодок я стал подрядчиком на пескоструйке у бородатого бритоголового еврея велосипедиста. В первый день на работе, на Дайна Бич, босс оглядел меня и прорычал: - Грузи чёртово оборудование в грузовик и вали в Каллэн Бей. Теперь, когда речь идёт о пескоструйке, правила игры мне хорошо знакомы, я слишком часто этим занимался в прошлом, от Сингапура до Мельбурна и Кэрнса, каждый раз зарекаясь: - Больше никогда! Другим вопросом был грузовик, так же как и Каллэн Бей, никогда не слышал о нём раньше. Я никогда не водил такой большой грузовик, не говоря уже о двухтонном компрессоре на прицепе. Но австралиец может ездить на чём угодно, к тому же всё когда то случается в первый раз. Родственник босса, Зомбо, с банкой холодного пива в руке, показывал мне дорогу в Каллэн Бей, ему было весело от того, что я учился водить грузовик в городском транспортном потоке.

Я занимался этой работой, пока не решил отправиться дальше. Несколько дней работы, несколько дней свободен, попеременно с другими сменщиками. Платили хорошо. Пескоструйка, очень грязная и шумная работа, но за неё платят.

Я знал, что всё устроится задолго до того, как у меня

появилось достаточно денег и доступ к средствам ремонта, поэтому продолжал работы на «Кехаар». Лодку подняли на бетонную площадку, я обследовал подводную часть. На ней совсем не осталось краски, но ржавчины тоже не было. Весь киль блестел, словно нержавеющая сталь, правда не долго, пока не началось окисление. Но аноды при этом были съедены почти полностью. Это было приятное открытие, с хорошим анодом и без доступа кислорода малоуглеродистая сталь не ржавеет ниже ватерлинии. Я сразу же закрепил новые аноды на киле, ближе к корме, два квадратных массивных цинковых блока. Не спрашивайте откуда они взялись, я буду вынужден соврать.

Работая на пескоструйке, я не мог ею не воспользоваться и организовал, отлично, как мне тогда казалось, окраску лодки, но последствия проклинал потом ещё много лет. Мы занялись этим в один из выходных. Я пескоструил, мой босс красил. Днище и борта до привального бруса мы покрыли угольно чёрной эпоксидной смолой, прямо по голому металлу. Всё прошло успешно. В жуткую полуденную жару мы ходили вокруг «Кехаар» с безвоздушным распылителем, нанося один слой за другим. Пескоструйщики не занимаются окраской автомобилей, они называют себя «промышленные аппликаторы» и руководствуются правилом — если краска не подтекает, значит слой недостаточно толстый, добавь ещё. Эпоксидная смола на горячем металле схватывалась буквально в течении нескольких минут и «Кехаар» получил покрытие толщиной 1000 микрон, миллиметр в свежем состоянии. Палуба должна была быть окрашена морской эпоксидной краской. Угольно эпоксидная смола может быть любого цвета, если только он чёрный, к тому же она пробьётся через любое другое покрытие. Я же хотел светлую палубу, желательно белую. В конце концов «Кехаар» ведь чайка.

У нас кругом стояли банки: праймер, грунтовка, краска, отвердители для каждой из них. На бетонной площадке было очень жарко и босс компенсировал потовые выделения приличными дозами пива. Пока я чистил распылитель, он смешивал праймер для палубы, но взял не тот отвердитель. Ошибку мы обнаружили слишком поздно, когда наносили уже следующий слой. Оставили всё как есть, но на протяжении многих последующих лет я боролся со ржавчиной на палубе: раз в год приходилось соскребать отслаивающуюся краску, зачищать и наносить слой бог знает какой краски, чтобы хоть как то её сдерживать. Проблема была лишь косметической и я стал относиться к ней, как к эксперименту по защите металла. Но в этом было и преимущество. По прибытии в иностранный порт ржавые разводы на лодке подсказывали властям, что их попытки

сорвать жирные пошлины могут столкнуться с трудностями.

Спустя несколько дней «Кехаар» с днищем покрашенным новой необрастайкой, был уже в воде. Командор Шерги отбуксировал нас на якорную стоянку, пройдя парадом мимо бара, под громкие приветствия собравшихся. «Кехаар» выглядел неотразимо.

Я выписал по почте рулон парусной ткани Bainbridge, плотностью 8 унций и пошил новый парус. В баре, после закрытия, я сдвинул столы в сторону, подмёл пол, начертил контур паруса прямо на цементном полу и расстелил поверх плотную ткань. Мой верный Зингер прошил первые швы, включая усиливающие накладки и отделку, после чего я перенёс парус в соседнюю парусную мастерскую. За почасовую оплату там на машинке зигзаг мне повторно прострочили все швы. Первый год парус был идеален, но потом тропическое солнце взяло своё, независимо от того, как я укрывал его когда он был убран. Сначала я думал, что это из за плаваний в Африке когда я занимался там торговлей. В милях пройденное расстояние было не велико, но без двигателя, в слабые ветра, на это требовалось время. Сейчас же мне кажется, что причина в том, что я купил некачественную ткань. Спустя 18 месяцев мне приходилось ставить заплатки после каждого длинного перехода, через два года, молиться, чтобы он дотянул до следующего порта. Потом я купил рулон новой ткани и только ждал когда дакрон окончательно испустит дух. Дизайн оказался удачным и достаточно эффективным, несмотря на дыры и потёртости.

Следующий парус был из хлопкового холста производства местной мануфактуры. За 1000 долларов, что я заплатил за ткань Bainbridge, которая прослужила всего два с половиной года,можно было купить 12 хлопковых парусов! У меня было время и я люблю работать с парусами.

Я вырезал новый гик, 20 футовую бамбуковую жердь, по разрешению Дарвинского Ботанического Сада и нёс её на плече через весь город ранним утром Рождественского дня. Он вскоре сломался и был заменён на Мадагаскаре эвкалиптовым шестом. Это было единственное усовершенствование парусного вооружения Хасслера которое сработало — крепкий, прочный гик. Когда даже все латы сломаны, рея и гик способны поддерживать форму паруса, главное следите, чтобы не перегрузить мачту, так как вся нагрузка, не распределённая латами по всей длине, будет приходиться на её топ.

Супермаркет Вулворт обеспечил новый носовой ролик для якорной цепи, хотя они не были в курсе. Я долгое время использовал их магазинные тележки в качестве ловушек для

лобстеров, теперь же нашёл применение и колёсам, которые раньше выбрасывал. Установленные на нержавеющей оси они образовали приличный ролик для якорной цепи.

Заезжий яхтсмен француз объяснил мне геометрию ветрового рулевого устройства Муатесье и я сварил Джереми Марк 2, простейшее приспособление для того чтобы вести лодку по ветру, триммер и флюгер, никаких передаточных механизмов. Он отлично работал в любых условиях и после небольшой доработки блокировочного механизма в Дурбане, я считал, что довёл его до совершенства. Но увы, я смешал в конструкции дерево, нержавейку, оцинкованую и чёрную сталь. Через два года безупречной работы электролиз и морские древоточцы полностью разрушили подводную часть механизма, оставив меня посреди Индийского океана без Джереми. Пришлось мне снова рулить самому. Прошёл целый год, прежде чем я смог соорудить нового рулевого на Филиппинах.

В охотку я изготовил два больших якоря, Бретон и Белфаст. Ни один из них толком не послужил мне: один был украден, второй потерян в Африке.

Я хорошо зарабатывал, но тратил деньги очень быстро. Когда постоянно получаешь чеки с хорошими суммами, привыкаешь к хорошей жизни. Думаю, что за семь месяцев пребывания в Дарвине, я ни разу не готовил сам. Зачем, когда в любое время можно выйти в город и купить в супермаркете свежие фрукты, сыр, колбасу, оливки, любые продукты и поесть в парке или в клубе. Вы бы тоже обленились. При наличии общественного транспорта привыкаешь брать такси, если идти пешком слишком далеко. Потом выясняется, что огромный лимузин стоит лишь чуть дороже чем такси. Вид трёх грязных работяг, вываливающихся в клуб из длинного белого лимузина, картина запоминающаяся. Наш босс знал, что нам это нравится и заказывал его каждый раз, когда мы работали сверхурочно. Деньги были. В конце концов то что вы тратите, а не то что зарабатываете, делает или ломает вас.

Время летело, сезон циклонов закончился. Начался сухой сезон и юго-восточный пассат задул во всю силу. Дарвин очень гостеприимный город. Жизнь здесь обеспеченная, лёгкая и полна соблазнов. Есть множество оправданий для того, чтобы остаться ещё на неделю, месяц, год, что и случилось со многими яхтами пришедшими сюда в период, пока я был здесь. Если шкиперу нравился Дарвин, он оставался, те кто не прижился, давно ушли. В данный момент я был единственным, у кого уже был зуд в ногах. Лёгкая жизнь не всегда самая интересная, она может затянуть в рутину, когда единственным вашим занятием будет

убивать время. Я чувствовал, что лучше уйти до того, как ленивый образ жизни превратится в скучную, предсказуемую повседневность.

Интермедия для моряка.

Когда я оставил работу на пескоструйке в Дарвине, у меня была подготовленная лодка, запас основных продуктов и недельная плата за работу — 600 долларов. Ближе к концу мая, после сказочного ужина на двоих в «Линдси Стрит Кафе», я поднял парус на мачте и он находился там, в той или иной форме, последующие 4500 миль, всю дорогу до острова Маврикий. Я пошёл напрямую через Индийский океан а не следовал стандартному маршруту круизеров, через остров Рождества, Кокос и Чагос. Причиной на то были липовые документы на мою лодку. Официальная регистрация ужасно сложна и невообразимо дорога, поэтому документы я купил в Дарвине у беззубого Тони за коробку пива. Острова Рождества и Кокос находятся под юрисдикцией Австралии и я не хотел, чтобы они совали свой нос в мои бумаги. Расслабленное, добродушное поведение чиновников во внутренних водах Австралии, сильно контрастирует с жёсткой пограничной политикой. Наблюдательные самолёты патрулируют северное побережье на расстоянии до 200 миль, наводя суда береговой охраны в их поисках. Они вели нас от самого Кэрнса до Дарвина, облетая через день и снижаясь, чтобы получше разглядеть «Кехаар». У Кимберли они потеряли наши следы, и обнаружили с помощью радара ночью в 150 милях от Брума. Наутро нас перехватил корабль таможенной службы. В мегафон они выяснили мою личность, но на борт подниматься не стали. В конце они спросили, куда я направляюсь. - Перт. Западная Австралия. - ответил я. - Что? В Перт, на этом?!

Как только мы удалились от материка, пассат задул крепче, дневные переходы выросли. Южный маршрут, которым я шёл, вдоль двадцатого градуса южной широты, проходит в центре зоны экваториального течения. Всего один лишний узел скорости даёт 150 миль продвижения по курсу за неделю.

Далее последовал исключительно лишённый событий галс прямиком на Маурициус. За время такого длинного перехода на лодке обязательно что-нибудь сломается, что-то пойдёт не так. Это нужно понимать, быть готовым отремонтировать всё что потребуется, нет смысла этим хвастаться. Хотя, держите свой рассудок под жёстким контролем. Одно дело, разговаривать с дрожжами, другое, слышать, как они на ломанном английском отвечают: - Доброе утро, мистер. Можно нам побольше сахара? Многие считают яхтсменов одиночек сумасшедшими, думаю, в этом стоит разобраться. Человек, который только что провёл

шесть недель на лодке, в одиночку пересекая океан, и, по прибытии в порт пытается перехитрить бюрократическую систему, такой человек опасно рационален и далёк от сумасшествия.

Через три недели после выхода из Дарвина я случайно обнаружил, что телескоп в моём секстанте смонтирован наоборот, он уменьшал изображение в три раза, вместо того, чтобы увеличивать. Вы не поверите, какая это была разница, когда я развернул его. После этого я провёл целую неделю серьёзно изучая астронавигацию. Я уже знал способ определения по полуденному солнцу, но он показался мне не очень изящным и не очень практичным. В Дарвине я сделал фотокопии множества страниц из книжек по навигации и теперь читал их. Все они были посвящены одной проблеме и применяли похожие методы, и прочитав пять различных описаний пяти разных авторов, начинаешь не только понимать, о чём речь, но и улавливать тонкости. Мне нравилось разбираться с небесными телами и колонками чисел. Предполагается, что каждый год должен приобретаться новый астрономический альманах. Это прореха в бюджете, которой можно легко избежать. Для наблюдений солнца и звёзд вы можете использовать значения старого альманаха с простой корректировкой. Перевод данных старого альманаха в новые требовал не больше возни, чем всё то, что я практиковал до сих пор. Для определения линии положения у меня был только второй том «Таблиц расчёта высот и азимутов» и для многих звёзд приходилось решать сферический треугольник без помощи калькулятора. Когда все части пазла ложились на своё место, я испытывал огромное удовлетворение. Сидя в люке на своём насесте я замерял высоты секстантом и развлекался делая расчёты разными методами, чувствуя движение небесных светил. Опять замерял и искал более быстрые и элегантные способы решения, чтобы сделать процесс проще. Для практических целей мне было достаточно определяться раз в неделю, но мне это доставляло удовольствие: циркуль шагает по карте, долгота определённая по закату пересекается с линией положения по Сириусу — что может быть поэтичнее.

Приобретя уверенность в астронавигации, после проверки на отсутствие грубых ошибок в вычислениях, я стал доверять её результатам даже больше чем тому, что вижу. Каждый раз, когда я не верил секстанту, он оказывался прав, а я ошибался. Яркий пример, подход к острову Маврикий. После шестинедельного перехода, я приближался очень быстро, делая по 140 миль в день, секстант утверждал, что мы находимся в десяти милях от берега. Глядя по сторонам, я понимал, совершенно невозможно, что

нечто, размеров Маврикия может находиться поблизости, не говоря уже о ничтожном расстоянии в десять миль. Ещё одно измерение подтвердило — десять миль, или даже восемь. Это было смешно — где? Я оглядывал горизонт - ну где? Это же не коралловый островок, едва возвышающийся над водой, это приличный кусок суши, тридцать пять миль в поперечнике, с высокими вулканическими горами и более чем миллионом индийцев, живущих на его холмах. Где это всё? Куда бы я не направлял свой взгляд, повсюду был виден лишь унылый горизонт затянутый дымкой. Ничего не было видно. Но, вдруг, туман моментально развеялся и показались высокие скалы образующие горный массив, как и было сказано, менее чем в десяти милях.

Я смотрел на горы в молчаливом восхищении, детская мечта стала явью. Мы пересекли наш первый океан не используя компас, GPS и даже электрический фонарь. Сорок один день спокойного безмятежного одиночества, не прерываемого пустой болтовнёй по радио. Всё именно так, как я хотел.

Каждое поколение морских бродяг вырастает со своими собственными героями. Я вырос на рассказах Чичестера, Нокс-Джонсона, Табарли и, прежде всего Муатесье и Льюиса. Эти ребята расширили географию плаваний на малых лодках до регионов, о которых раньше нельзя было и мечтать. После них не осталось почти ничего, что было ещё не пройдено. Последующие поколения сконцентрировались на скорости. Молодые амбициозные французы, используя новейшие технологии, гоняли на невероятно быстрых многокорпусниках, улучшая рекорды переходов на целые дни, всё быстрее и быстрее. Восемьдесят дней вокруг света. Отлично. Что дальше?

Но приходит время, когда наши герои пропадают в море, теряют свои лодки или просто умирают от старости. И однажды утром, проснувшись и оглядев тихую якорную стоянку, понимаешь, что теперь мы продолжаем всё это, наше поколение, вот прямо сейчас. Мы не можем конкурировать с нашими кумирами, хотя бы потому, что они не оставили ничего неисследованного, а повторение совершённого ранее, всегда будет лишь повторением. Нам нужно найти свой собственный путь, свои собственные неисследованные направления. Вы скажете, что уже не осталось ничего, где можно внести свой вклад, но я позволю себе не согласиться. Я чувствую, что современная тенденция использования гаджетов, высоких технологий и скоростей не учитывает один важный фактор — во что она превращает моряка. Я ходил со шкипером, который, словно наркоман, часами торчал перед терминалом GPS. А кто не

слышал историю о круизере сидевшем неделями в каком-нибудь грязном порту в ожидании запчастей, чтобы продолжить плавание? Мне кажется, пришло время вернуть немного здравого смысла в круизинг: упрощать, учиться опираться больше на человеческий фактор а не на машины, на борту должен быть моряк, а не гаджет-мэн. Я не против прогресса, всё чего я прошу — вернуть человеческую душу на место рулевого. Круизинг, гонки, путешествия под парусом, это не просто разновидности парусного спорта, это образ жизни, заявление о том, что вы считаете важным и ценным. Думаю, что пора вернуть немного магии в парус. Парус это не оборудование, это взаимодействие между человеком и морем, и чем больше гаджетов будет между вами и океаном, тем холоднее и бледнее будут ваши переживания, а в этом мире не существует ничего, кроме переживаний — личного непосредственного опыта. Реальность, если таковая существует, это ваш личный опыт, и от качества этого опыта зависит то, что вы получаете от жизни.

Мадагаскар.

- Место, с таким названием как Мадагаскар, должно быть прекрасным. - так говорила Ясмина, молодая женщина пилот, полу-гречанка, полу-немка из Аделаиды. Она мечтала летать в Кении и её романтическое видение Африки было очень заразительно. Мы были в Дарвине и я тогда ещё не решил, куда идти дальше. Меня привлекали два региона: один - Япония и Дальний Восток, другой - Восточная Африка и Аравия. Перспектива дальнего океанского плавания склоняла чашу весов в пользу Африки. Ясмина одолжила мне книжку Куки Гальман - «Я мечтала об Африке», это определило выбор. Мадагаскар..., она была права, само название вызывало в воображении видения — баобабы, лемуры, восточные специи, пираты...

Я был на Мадагаскаре много раз, но видел только береговую полосу и очень редко рисковалу даляться от моря. Если вам дорога лодка, не оставляйте её, я убедился в этом после неприятного происшествия в Таматаве. Первая неделя в Африке, я был невинным как новорожденный ягнёнок, или попросту наивным. У пляжа Таматаве, на якорной стоянке было множество яхт. Пару с лодки «Селтик Кэпер» я знал и раньше. Шкипер и его подруга решили отправиться на поезде на несколько дней в столицу Мадагаскара - Тананариве, оставив лодку на якоре. Они попросили меня приглядеть за ней, но не сказали как. Только днём раньше, когда они были в городе, лодка поползла на якоре и я грёб до самого рифа, пока поймал её. Но они всё равно уехали.

Несколько дней ничего не происходило, до самой ночи накануне возвращения хозяев. Я был в городе с девушкой, а когда вернулся утром домой, увидел что люк на «Селтик Кэпер» сломан, кто то проник в лодку, не смотря на охранную сигнализацию. Я не стал подходить к ней. Вернувшись шкипер обнаружил, что воры украли деньги, дорожные чеки, радио, ножи, вилки, одежду, множество вещей. Они не тронули большую часть электроники, но сильно повредили внутреннюю обстройку, обыскивая лодку.

На следующее утро я проснулся в три часа ночи, женщина с «Селтик Кэпер», тихонько звала меня: - Крис, пожалуйста, пойдём к нам, к нам пожаловал гость. Похоже, один из воров вернулся за добавкой и шкипер поймал его. Я пошёл к ним на динги и держал парня, пока шкипер его связывал. Никто из двоих экипажа «Кэпер» совсем не говорил по французски, поэтому утром я отправился искать жандармов, а позднее выступал в качестве переводчика, когда кэп делал своё заявление. После этого я ушёл с якорной стоянки, мне не нравилось, как велось это дело.

Мы встретились месяц спустя в Носи Бе. Они рассказали, что в Таматаве были одни неприятности. Ничего из похищенного вернуть не удалось и нужно опять ехать в Тананариве, чтобы возместить деньги за дорожные чеки. Они ненавидели Мадагаскар и торопились в Южную Африку. Расстались мы не совсем по дружески и впоследствии я слышал, что шкипер везде обвинял меня в организации налёта на его лодку в Таматаве! Каков ублюдок! Как после этого помогать людям?

Когда я впервые пришёл на Мадагаскар, единственным зарегистрированным случаем насилия против круизеров была история шкипера из Германии и его австрийской подругой, которые встали на якорь у Носи Лава. Они сошли на берег, не подозревая, что находятся на территории исправительной колонии для самых закоренелых преступников. Их тела так и не нашли, лодка разбилась о скалы и была разграблена. Изъятое разграбленное имущество и по сей день хранится в суде на Ананалава. (Островов с названием Носи Лава существует множество, это означает просто — длинный остров. Тот, на котором исправительная колония,находится у западного берега, около 14°31' южной широты.)

Пиратство прежних времён здесь преобразилось в безудержное воровство, везде и на всех уровнях. Между Коморскими островами и Занзибаром одно время курсировал пассажирский паром, на котором был капитан с Мадагаскара. Два года назад, в один прекрасный день что-то ему пришло в голову, он повернул на восток Мадагаскара, высадил пассажиров и ушёл в неизвестном направлении. Владельцы судна до сих пор ищут его.

В городке Диего Суарес я видел людей разгуливающих по улицам с ножовками в поисках поживы. В Мозамбикском проливе было обнаружено брошенное судно водоизмещением около 5000 тонн, его отбуксировали в Диего. Пока шло расследование, во время циклона оно затонуло у пляжа и было разбито, вместе с другим пароходом, конфискованным ранее. Когда я видел их шесть месяцев спустя, они были разобраны по ватерлинию, звук пил, молотков и зубил не утихал с утра до ночи, разбирали затопленное машинное отделение. Я содрогнулся от мысли, что бы случилось с «Кехаар», доберись до неё эти «эксперты» с ножовками. Они унесут всё, что можно, даже если шкипер спит на борту. Посреди бела дня, на якорной стоянке в таможенной зоне, у меня срезали все верёвки на палубе и с паруса, забрали даже старые дырявые покрышки, которые я использовал в качестве кранцев.

Города ужасны, некоторые посёлки в сельской местности не

лучше. Оставленная без надзора лодка обречена на неприятности. Практика найма «сторожа», который бы присматривал за ней в ваше отсутствие, это просто насмешка. Чаще всего это и будет вор, а ваша лодка, следующая его добыча. И если случится застукать его на горячем, не ждите увидеть в его глазах выражения вины или раскаяния, только раздражение от того, что на этот раз придётся уйти с пустыми руками. С другой стороны здесь нет насилия, можно не бояться ограбления. Города ночью почти полностью погружаются в темноту, на замену ламп уличных фонарей нет денег, но молодые, привлекательные девушки не боятся ходить в полночь по тёмным улицам, сама идея сексуального насилия для малагасийцев непостижима.

Мой совет, если хотите вернуть украденные вещи, забудьте о полиции. Полиция здесь слишком занята, плохо оплачивается, коррумпирована, плохо организована и неэффективна. Она состоит из множества подразделений и совершенно невозможно понять, кто за что отвечает. Телефоны не работают, связи почти нет. Лучше всего прогуляться по главному рынку, возможно ваши вещи будут в продаже.

С тех пор, как я впервые написал эти строки, ситуация получила неприятное развитие. Тео — круизер одиночка из Швейцарии, был ранен ножом и ограблен на борту своей яхты всё там же, в Диего Суарес. Однако он сумел вернуть всё похищенное и впоследствии опять вернулся на Мадагаскар. Позднее я видел много заброшенных западных яхт пришвартованных в самых разных местах Мадагаскара. Шкипер умер, подробности всегда туманные и неубедительные. Часто можно было услышать о найденных в море дрейфующих лодках перевозивших ваниль, водоросли или голотурий, покинутых или с мёртвым экипажем, но это вряд ли имеет отношение к круизингу.

Один итальянский синдикат посетила блестящая идея, возить дорогостоящую контрабанду из Носи Бэ на подводной лодке. Они купили старую субмарину, загрузили её товаром и сели на мель на входе в порт. Таможенникам осталось лишь прийти за ними во время отлива.

Кроме криминального воровства здесь существует и узаконенный грабёж. Власти. Избегайте их если это возможно. Визы и разрешения, это тотальный хаос. Законы и правила меняются каждые несколько месяцев и имеют огромное количество исключений и особых случаев. Попытки обосноваться на Мадагаскаре мучительны, дороги и обречены на разочарование. Чтобы получить годовой вид на жительство требуется восемнадцать месяцев, но срок его действия исчисляется с момента подачи документов, поэтому в момент

получения он уже шесть месяцев как просрочен. Бюрократическую машину можно подмазать соответствующей смазкой, но обычной взятки недостаточно. Проблема в том, что каждый запрос должен быть утверждён центральными органами в Антананариву, а местные властители прикарманивают все деньги. Если вы на своей лодке, то есть вариант, не заходить в таможенные порты, останавливаться в других местах. Здесь не существует береговой охраны, а военные лодками не интересуются. Население властей опасается и не сотрудничает с ними, а остров велик. Правда вокруг Носи Бэ похоже начали проводить патрулирование, особенно в близлежащем Носи Комба. Но Носи Бэ всегда был головной болью, он быстро превращается в ещё один Кута Бич[2].

Было бы глупо обобщать и пытаться описать народ в нескольких параграфах, но из за этого воровства и инцидентов очень трудно рассмотреть то привлекательное, что есть на Мадагаскаре. Конечно это не рифы, на которых выловили почти всю рыбу, и не эродирующий, в результате вырубки леса, ландшафт. Для меня это малагасийцы, «Мальгаши» - как они себя называют, жители Мадагаскара, они очень отличаются от всех кого я знал раньше. Их концепция восприятия времени уникальна. Насколько я понял, прошлое и будущее у них свободно переплетаются а настоящее неопределённо. У них нет стремления к постоянству, любое временное обустройство считается достаточным, ведь завтра может и не наступить. Составляя коротенький рабочий словарик диалекта Сакалава, я никак не мог выяснить перевод слов «когда» и «почему». Я спросил менеджера ресторана, который великолепно говорил по французски, он смутился, так как прекрасно понимал значение слов на французском, но не мог подобрать перевод на родном языке. - Погоди немного, мне надо подумать. - сказал он. Позже он привёл два мальгашских слова точно переводящихся как «когда» и «почему» с официального языка, но я никогда не слышал этих слов в повседневной жизни. Люди здесь никогда не спрашивают почему и когда. Интересно ещё и то, что в мальгашском языке нет слова «проблема», они используют слово французского происхождения. Похоже, что у них не было проблем до прихода «ваза», как они называют всех светлокожих.

Мальгаши не любят, когда их называют африканцами, и они ими не являются. Их предки приплыли сюда на больших балансирных пирогах из Индонезии и за последние 1500 лет разрослись в 18 племён. Племена Бетсилеа и господствующие Мерина, с центрального плато, сохранили малайские черты и светлую кожу, тогда как мародёрствующие толпы Сакалава на

северо западном побережье, абсорбировали много африканской и арабской крови. Даже в пределах одной деревни различия могут быть очень сильными. Люди знают об этом и могут распознать этническое происхождение каждого индивидуума, но здесь нет расовой дискриминации.

Я люблю мальгашей. Это самые приятные и беззаботные люди из всех, что я видел за время своих странствий. Искренние, весёлые, сердечные, никогда не взрослеющие дети, безответственные искатели удовольствий, чьи амбиции не идут дальше чем хорошо поесть и полежать на пляже в тени пальмы до вечера, когда подруга уже будет ожидать в постели. Ещё они безжалостные оппортунисты, совершенно не думающие о завтрашнем дне, готовые в любой момент воспользоваться ситуацией, если вы проявите мягкость и прибрать к рукам всё, что плохо лежит, стоит вам отвернуться. Живущие здесь белые, разделяют их на две категории: воры и шлюхи. В свою очередь мальгаши считают, что все белые богатые и чокнутые, они едят картошку и курят марихуану. Мальгаши опытные моряки и предприимчивые путешественники. В своё время они были пиратами, держащими в страхе соседей, и делали набеги на Коморские острова и Восточное побережье Африки до самого Адена. Эти черты, казалось бы противоречат друг другу, но, то что мальгаши воры, не говорит о том, что они не могут быть приветливыми и добродушными, когда захотят.

Мальгаши открыли систему при которой нет необходимости тяжело работать, чтобы удовлетворить свои потребности. Еда, питьё, развлечения и общение доступны каждому, и пока не появляется страсть приобретать вещи, для того чтобы жить хорошо, особо напрягаться не нужно. Когда же ими одолевает подобное желание, не привыкшие к тяжёлой систематической работе и не знающие что такое чувство вины, они идут и воровством или мошенничеством отбирают это у вас. Мадагаскар не место для сосунков, вас обманут, и даже не раз. И хорошо, если вы поймёте и примете это. Это то, чему путешествующий бледнолицый может научиться здесь, как терять с достоинством. И вы не обязательно должны быть глупым или легковерным. В книжках описывается множество мошеннических трюков, но здесь каждый день придумывают новые и, рано или поздно, вы попадётесь на один из них, если вообще будете общаться с местным населением. Обычно невозможно ничего сделать, чтобы вернуть потерянное. Лучшее, что можно предпринять, это развернуться и уйти с улыбкой, признав, что тебя таки облапошили. Попытки предпринять какие либо карательные меры только делают ситуацию смешной. То, что работает дома,

совершенно абсурдно в Африке и Азии. Признай это, посмейся и заслужишь больше уважения.

Малагасийский язык относится к малайско-полинезийской группе, так же как тагальский ииндонезийский, но знание последних ничуть не помогает. Грамматическая структура языков одинаковая, но лексика различная. Малагасийские диалекты различаются так сильно, что иногда люди не понимают друг друга. Словарей и книг очень мало и они все на официальном диалекте, на котором говорят на плато, в окрестностях Антананариву. Он совершенно бесполезен, когда путешествуешь вдоль побережья, так как там его никто не понимает. Английский тоже не поможет, но всегда найдётся кто нибудь, кто говорит по французски, по крайней мере деревенский школьный учитель. Все официальные дела тоже можно вести на французском. С географическими названиями большая путаница. Кроме колониальных французских наименований и длинных официальных на малагасийском, есть ещё и местные, такие же длинные, и их произношение может сильно отличаться от письменной формы. Столица Антананариву обычно фигурирует как Тана, сама страна Мадагаскар, как Мада, а население — гаши, от мальгаши. От громоздких названий просто отбрасывается несколько слогов. Мои старые французские карты были довольно точны в топографии, но обозначенные на них названия совершенно не соответствовали. Местные жители знали все названия. Мой любимый Носи Комба (что означает, Остров Лемура), был известен также как Эн Кетса Бэ (Большая Гора), Амбариовато (Круглый Каменный Холм) или Ампангорина (имя деревенского старосты).

Всей розничной торговлей заправляет богатое индийское меньшинство, их не очень любят и они держатся обособленно. Коморцы немного более открыты. Эти две группы меньшинств мусульмане, в то время как основная масса населения считается христианами. Возможно... Каждую субботу они христиане, в остальное время счастливые язычники. Попытки внедрить такие полезные христианские концепции как честность, чувство вины и брак здесь окончательно провалились. Со мной на борту несколько дней жила девушка, самым безнравственным образом. В воскресенье утром она заплела волосы в причудливую причёску, одела новое платье, которое я ей подарил, и попросила отвезти её на берег: - Сегодня воскресенье, - сказала она — я иду в церковь. - В церковь?! - Да. Я люблю петь.

Мальгашские девушки красивые, ласковые и добродушные. Они такие же искательницы денег, как и другие, но не настолько бесстыдны в своих претензиях, как тайки или филиппинки. Здесь

девушка в баре никогда не спросит о твоём имущественном состоянии, прежде чем пойти с тобой, как это случается в Азии. «Макурери» - проститутка, здесь уважаемое занятие, не накладывающее никакого социального клейма. Возможно, на следующий день она представит вас своим родителям. Её мама счастлива, что дочь зарабатывает. Если девушка провела ночь у вас, утром она начинает готовить завтрак, стирать, заниматься другими полезными делами, потому что хочет остаться ещё на день. Если она чего то хочет от вас, то спросит. У меня не было случая, чтобы девушка что-то украла с лодки.

Повседневная жизнь на Мадагаскаре находится под сильным влиянием «фади», запретов и табу, которые сильно различаются от места к месту и от семьи к семье. Если одному клану запрещено пить кофе и есть определённые виды рыб, то на их соседей эти запреты не распространяются. Некоторые деревья, скалы, валуны являются фади, их можно узнать по свисающим белым полоскам материи, принесённым в дар. Лемуры своим выживанием обязаны фади, так как большинству людей запрещено их есть. Носи Комба избежал уничтожения леса и эрозии почвы благодаря фади, запрету разводить коз и свиней, хотя можно держать на привязи козу предназначенную на убой. Происхождение многих запретов должно быть очень интересным. В магазине в Ампангорина нельзя покупать соль после заката солнца, хотя в других местах можно, нельзя стирать по средам, по понедельникам и вторникам запрещено работать на полях в горах. Вы не можете петь или курить, идя по горной тропе, но если остановитесь и присядете, можно зажечь сигарету. В десяти милях вниз по побережью система фади совсем иная, но к счастью незнание особенностей табу служит достаточным оправданием, если вы его случайно нарушите.

Когда чьи то родители умирают, они становятся очень могущественными и почитаемыми. После смерти их больше уважают и прислушиваются к ним, чем когда они были живы. Они становятся чем то вроде ангелов хранителей, которые заботятся о вас, посылают предостережения и знаки, приносят удачу и направляют ваши шаги. Множество фади относятся к смерти и похоронным ритуалам, особенно когда усопший был важной персоной.

На Мадагаскаре есть два типа правителей: выборные представители, называемые «президент», даже на уровне деревни, и традиционные наследственные «короли» каждой отдельной местности. Последние, похоже, не играют никакой роли в повседневной жизни, но их уважают и относятся как к королям. Когда «король» умирает, всё его королевство погружается в траур.

Все зеркала драпируются тканью, женщины заплетают волосы особым образом. Действует фади на всё: музыку, танцы, радио, телевидение, громкие разговоры и смех, до самых похорон.

Близко к фади стоит вера в колдовство, амулеты гри-гри и чёрную магию. Они широко практикуются и многие новые белые переселенцы испытывают на себе их неприятные последствия. Мальгаши не любят говорить на эту тему, поэтому общую картину приходится составлять из отдельных, случайных историй и я начинаю верить, что в них замешано нечто сверхъестественное.

Мадам Элен в Ампангорина считают ведьмой, она работает с травами и ядами. Ремесло передаётся в семье по женской линии. Клан мадам Элен напоминает мафию, шесть поколений женщин живут в скоплении хижин в центре посёлка. Они дружелюбны и открыты, я частенько болтал с ними, когда они готовили на открытой площадке среди хижин. Мадам Элен чуть за шестьдесят, её мама и бабушка живут с ней. Однажды я застал старую леди сидящей на земле под деревом папайи, ей расчёсывали волосы. Молоденькая девушка распутывала серые дреды, втирая кокосовое масло. Старуха морщилась, когда ей сильно дёргали за волосы, но молчала. - Упрямая. - прокомментировала мадам Элен. - Она отказывалась расчёсываться последние шесть месяцев, а теперь страдает. Глупая старуха. «Глупой старухе» было, по крайней мере за девяносто.

Мадам Элен говорит очень мягко, на хорошем французском, она очень любит читать. Её отец был индиец, он бросил свою мальгашскую жену и уехал жить во Францию. Мадам поразительно разбирается в растениях. Случайно мне довелось плыть с ней в одной пироге в другую деревню и она объяснила много вещей, которые озадачивали меня. От природы она не злая, но знает, как настоять на своём. Истории о ней рассказывают только приглушённым голосом, делая лишь косвенные выводы. Когда её собственная непутёвая дочь отказывалась взяться за ум, мадам Элен отравила её травами. Не до смерти, но достаточно близко, чтобы оказать эффект.

Чёрная магия это другое, это обычно персональная вендетта, сведение старых счетов. Симптомы напоминают последствия ритуала который практикуют австралийские аборигены. Человек, на которого насылают колдовство, неожиданно заболевает. Его везут в больницу, но врачи не могут поставить диагноз, через несколько дней он обычно умирает. Возможно это просто самовнушение. Я знаю одного упёртого немца, столяра краснодеревщика, на которого наслали проклятье из за женщины, когда он только обосновался на Мадагаскаре. Прагматик и

материалист, он тогда не верил в чёрную магию. Это почти убило его, но и сегодня он напоминает лишь тень того энергичного себя, словно муха попавшая в паутину. Он не делает выводов, просто рассказывает свою историю.

Бертран был «президентом» моей любимой деревни, которую я часто посещал. Это был амбициозный каменщик и строитель, большой и сильный мужик, около сорока лет. Он был горазд плести интриги и наступать людям на больную мозоль. Когда его избрали «президентом», многие были недовольны, а некоторые просто завидовали. Я вернулся из очередной своей поездки и узнал что Бертран умер. - Что случилось? Малярия? - Нет, у него не было температуры. - Несчастный случай? - Нет. - Так от чего он умер? - Он весь опух и умер. Я никак не мог поверить. - Да. В пятницу он весь опух. Мы отвезли его в город, в больницу. А в воскресенье он умер! - Что сказал доктор? - Доктор не знает. Они взяли у него анализы, но ничего не обнаружили. Он просто опух и умер.

Я упомянул о гри-гри и чёрной магии, в ответ уловил едва заметный кивок и парень быстро сменил тему разговора. Подобных историй очень много, и нет никакой необходимости высказывать своё мнение по поводу. Они могут быть правдой, а может быть это просто истории, и где проходит граница между ними, я не знаю.

Мальгаши едят рис, горы риса, в буквальном смысле слова. Когда я был в Азии, я думал, что люди там едят рис. Это не совсем так. Рис едят мальгаши, остальные просто балуются рисом. Некогда крупнейший экспортёр риса, Мадагаскар, в результате развала экономики и удвоившегося населения, превратился в чистого импортёра. На столе у мальгашей всегда есть рис, в скудные времена — только рис, но очень много.

В горах, на севере, можно достать рис выращенный на сухой земле, без ирригации. Его растят на очень крутых склонах, где бродят только козы и нет никаких террас. Муссонные дожди поливают эти склоны.

Я люблю в конце сезона сбора риса отправиться вверх по реке на долблёном каноэ и заказать у местных мешок риса. Через несколько дней его привезут на «Кехаар». Он очень вкусный, сваренный в кокосовом молоке.

Большие города, лежащие на дорогах проходимых в любую погоду, хорошо снабжаются фруктами и овощами выращиваемыми на центральном плато. В маленьких городках, по разному. На восточном побережье и на севере, где часто идут дожди, нет сезонного дефицита продукции. На западе и засушливом юге ситуация может быть тяжёлой. В городке Салала

рынок состоит из четырёх женщин, сидящих в пыли на главной улице, предлагающих на продажу, в общей сложности, пять кокосовых орехов, три десятка лаймов и чили. Я купил всё. Когда я шёл вниз по улице, старая арабка дёрнула меня за майку - «Mila antudi?» - Яйца не нужны? - Конечно! Я пошёл с ней в её хижину и купил четыре свежих утиных яйца и большую тыкву. Всего этого должно было хватить, пока я доберусь дальше на север, до более тучных пастбищ. Случилось так, что меня унесло далеко от берега, а потом пять дней стоял штиль. Это было не очень весело, и четыре яйца оказались кстати.

В Моромбе, на юге, было совсем плохо. Раньше я останавливался там перед Рождеством и закупал продукты, но в мае местный крытый рынок был практически пуст. Те немногие, что там были, продавали уголь и сахарный тростник, больше ничего. В ресторане был только рис и сушеная рыба на гриле, вечером на улицах вездесущие «брошет», крохотные шашлычки на палочке, которые жарят на углях прямо при вас. Их заказывают по 10 штук за раз.

В прибрежных деревнях закупки это дело случая. С гор на побережье спускаются люди с корзинами висящими на шесте, предлагают на продажу бананы, томаты, фрукты из джунглей. Встретили, покупайте. Но манго не продают, манго говорят нужно самому сшибать длинными шестами, которые как раз для этих целей и стоят у деревьев.

У меня ушло довольно много времени, чтобы убедить мальгашей, что я буду есть всё, что съедобно. Постепенно я завоевал репутацию всеядного варвара и она дала свои плоды. Я попробовал редкие деликатесы, которые люди приносили мне на «Кехаар» на продажу. Тандрика, местный вид ежей, их здесь едят. На Реюньоне это дорогостоящий деликатес. Размером с небольшого кролика, с короткими мягкими иголками, острой мордой и он кусается. Его не свежуют, а обрабатывают как поросёнка: ошпаривают горячей водой, выщипывают иголки и волосы и жарят целиком до хрустящей корочки.

Моим кулинарным открытием стал питон. Мальгаши змей не едят, это фади, хотя едят крокодилов. За соответствующее вознаграждение они принесут и питона. Цены известны — один цыплёнок стоит как три мангровых краба, один питон или пять ежей — примерно один доллар или одна футболка, из тех, что я продаю здесь. С кулинарной точки зрения питон состоит из двух филе стеков и нескольких сотен пар рёбер. Мясо с рёбер можно снять вилкой,после обработки в скороварке. Мясо плотное, но мягкое, без запаха. Вкус более нежный, чем у курятины, я оценил его очень высоко. Я бы поставил его сразу после морской

черепахи, у которой самое деликатесное мясо, какое я когда-либо пробовал.

Покупая сыпучие продукты, такие как рис, зерно, кофе, сахар, не ждите что продавец будет их вам взвешивать. Лишь немногие богатые торговцы в городах могут позволить себе капитальные затраты на весы. Универсальной мерой здесь является «капок», объём консервной банки из под сгущённого молока «Нестле». Все цены указаны в ариари за капок. Для пшеницы, к примеру, три с половиной капока равны одному килограмму. Спрашиваю у владельца маленького киоска, почём зелёные кофейные зёрна, он говорит — четыреста, что значит четыреста ариари за капок или семь тысяч франков за кило. Не понятно? Тогда я объясню про ариари.

Деньги, их отсутствие и оборот, любимые темы в мальгашских разговорах, бесконечно обсуждаемые при каждом удобном случае. Денежная единица на Мадагаскаре, Малагасийский франк (FMg), но все считают в ариари. Один ариари равен пяти франкам. Система ариари берёт своё начало с ранних дней французского колониального правления, когда валютой была серебряная монета в пять франков, которая называлась ариари. Для повседневного оборота их резали на части и использовали на вес, как слитки. Французы ушли, а ариари остались. Спросив в уличном киоске сколько стоит печенье, вы услышите в ответ: - Руа пулу. - двадцать, что означает сто франков. На монете в сто франков соответственно отчеканено число двадцать, на монете в пятьдесят Fmg - число десять. Банкноты имеют номинал от 500 до 25000 FMg и на них напечатаны также номиналы в ариари. Некоторые мошеннические трюки основаны на этой особенности. Один доллар равен 4350 Fmg, нужно время, чтобы привыкнуть ко всему этому.

Жизнь здесь дешёвая, если вообще найдёте что-то, что нужно купить, стоит оно не дорого. Шашлычки — двадцать пять центов за десяток, в дешёвом местном ресторане вы заплатите пол доллара за обед из риса, рыбы и овощей. Двухместный номер в дешёвом заведении обойдётся в доллар, девушка, чтобы разделить его с вами, примерно также. В Носи Бэ цены в три раза выше.

Наземный транспорт тоже дешёвый, но здесь есть одно большое «Но». Мадагаскар, большая страна, не имеющая нормальной дорожной сети. Большие участки суши практически непроходимы шесть месяцев в году, а когда они открыты, путешествие по ним далеко не комфортное. Поездка за двести километров от Таматаве до острова Санта Мария, по суше в сухой

сезон, может занять три дня, в дождливый — забудьте об этом. Как следствие, мальгаши очень много ходят пешком. Многие прибрежные посёлки вовсе не имеют подъездных путей, все передвижения осуществляются либо по воде, либо пешком. Мальгаши, бесстрашные моряки и очень независимые люди, и в здешних водах ходит огромное разнообразие плавсредств. Из мест своего происхождения, с востока, они принесли идею балансирных пирог. Пироги разные - от восьмифутовых долблёнок, используемых в пределах посёлка, до сорокафутовых океанских монстров под прямым или латинским парусом, загруженных по самый планширь. Они не плохо идут на ветер когда загружены, но заливаются водой, при любом волнении, чуть серьёзнее простой зыби.

Самбу (от арабского Самбук) — суда большего водоизмещения, перевозящие карго и пассажиров вдоль западного побережья. По другую сторону острова пассаты дуют реально сильно и там нет никакого регулярного судоходства. Одномачтовый самбу, или «Бютр» как их называют французы, несёт большой, драный латинский парус, у него довольно грубый, текущий корпус и нет палубы.

Двух или трёх мачтовые гафельные шхуны полностью запалублены. Самые большие, водоизмещением до 150 тонн, несут топсели и три кливера. Они перевозят бутилированные напитки, древесину, столбы, цемент, пассажиров, кокосы, всё что угодно, по маршруту от Тулиара до Махадзанга. Некоторые ходят даже до Носи Бэ. Они останавливаются во всех населённых пунктах, подходят к берегу в прилив, разгружаются в низкую воду и уходят со следующим приливом. Однажды, во время перехода проснувшись утром, я обнаружил, что Кехаар соревнуется в скорости с восьмидесятифутовым, трёхмачтовым самбу, идущим под полными парусами примерно в полумиле от нас. Я сидел в своём люке и смотрел как завороженный. Я почувствовал, что наконец пришёл, перенёсся во времени в прошлое, туда, куда всегда хотел попасть. Я пропустил время клиперов и винджаммеров, во время путешествий мне часто казалось, что я родился слишком поздно. Всё что мне оставалось, это погоня за романтическими образами прошлого. Двадцать лет назад, путешествуя по Азии, я несколько раз подбирался к ним очень близко, но всегда чуть поздно. Прогресс и развитие туризма меняют места, и не только Бали, Гоа и Пукет. В восточной Индонезии я ходил на больших двухмачтовых «пиниси» из Сурабая и Макассара на Острова Пряностей и в Новую Гвинею. Но даже тогда я чувствовал, что им осталось не долго. Индонезия лежит в зоне экваториальных штилей, штиль там частое явление

и все говорили о двигателях. Я оказался прав, в восьмидесятых годах они оснастили суда ненадёжными моторами от грузовиков и посрезали мачты. Я опять опоздал.

Теперь, здесь, на Мадагаскаре, зачарованно наблюдая, как шкипер 120 тонного парусника пытается выжать максимум из утреннего бриза, я почувствовал — это ОНО. Впервые я поспел вовремя. Трудно описать моё волнение. Эти парни — прямые потомки арабских купцов из Омана, которые ходили по морю точно таким же образом со времён Царя Соломона, невежественные, грубые, отважные и мудрые — последний флот рабочих парусных судов. И никто не говорит о установке двигателя на хрупкий текущий корпус, от вибрации он просто развалится на части, да и при среднем доходе двенадцать долларов в месяц, денег на двигатель и топливо на Мадагаскаре нет. Эгоистично и жестоко, но это отсутствии прогресса, сегодня одна из главных притягательных черт Мадагаскара.

Мозамбикский пролив.

Давайте отправимся в плавание в африканском стиле. Круиз через Мозамбикский пролив и назад. За 16 месяцев я пересёк этот участок моря между Африкой и Мадагаскаром восемь раз, и только раз мог сказать, что это был приятный переход. Постоянные изматывающие штили, переменчивые ветра и сильные течения превращали плавание в настоящее испытание. Печально известное Мозамбикское течение это не некий компактный поток воды,а сложная система течений, противотечений и мощных водоворотов, которые постоянно меняют конфигурацию в течении года. Обычно считается, что оно течёт со скоростью три узла в южном направлении, но, вы можете вдруг случайно обнаружить, что дрейфуете со скоростью два узла на север. Во время одного из переходов сильное течение неожиданно изменило направление и моё счислимое место оказалось на расстоянии девяносто миль от реального, всего за 24 часа. Я обнаружил это только после определения с помощью секстанта.

Ниже южной оконечности Мадагаскара начинается чудовищное однонаправленное течение — Агульяс, и юго-восточный пассат наводит на поверхности моря беспорядочное волнение. Когда ветер начинает дуть против течения, он поднимает короткую крутую волну, пробиться против которой маленькая лодка, вроде «Кехаар» не имеет никаких шансов.

Многие рифы в океане неточно нанесены на карты. В зоне Гейзер рифа на некоторых картах стоит пометка - «Obstruction. Rep 1882 (ED)». На простом английском это означает, что 100 лет назад кто-то отметил в рапорте, что там был риф. Никто не возвращался проверить и по сей день его существование сомнительно. Хотя рифы там есть, даже больше, чем на карте. Однажды ночью, в полный штиль, я дрейфовал по течению и проснулся на одном из таких не отмеченных рифов. Под «Кехаар» было всего шесть футов глубины, в лунном свете вокруг были ясно видны тёмные тени коралловых голов, я слышал мягкий плеск волн на песчаной косе недалеко впереди, а они пишут «существование сомнительно».

Судоходство в канале оживлённое, что добавляет опасности. Теренс — китайский яхтсмен одиночка из Гон Конга, въехал ночью прямо в борт сухогруза. У него были все положенные навигационные огни и радар рефлектор. Он нёс вахту. Было три часа ночи, никаких судов вокруг, и он спустился вниз, сделать чашечку чая. Внезапно раздался грохот, лодка вздрогнула и

остановилась. Он бросился к люку и увидел огромную чёрную стену, движущуюся перед ним слева направо. На судне столкновения никто не заметил. У яхты со стороны носа снесло два фута, но мачта не упала. После начальной паники Теренс под мотором смог дойти до мелких прибрежных вод Мадагаскара и встал на якорь. Там, с помощью экипажа яхты из Южной Африки, он сделал временный ремонт и пришёл в южноафриканский Ричард Бей без посторонней помощи. Мой друг Питер, из Дурбана, оказался не такой везучий. Где-то в районе Бейра он налетел на плавающий контейнер и лодка затонула за семь минут. Проходящий сухогруз снял всю команду со спасательного плота через двадцать минут, но с лодки спасти им ничего не удалось.

Не бывает «нормального» перехода через Мозамбикский пролив. Самый первый раз, о котором я здесь рассказываю, был типичным. Это история о том, как случилось, что я ходил без штанов прямо в центре городка Морондава, на западном побережье Мадагаскара – довольно необычный въезд в страну.

Я одиночка по природе и ходить в одиночку, мой выбор, но однажды я взял члена экипажа, и вовсе не для того, чтобы было с кем спать, как вы подумали. Это капитан Джамала, шесть футов четыре дюйма, кок и рыбак, бывший вегетарианец, молодой сицилиец, живущий на Мадагаскаре. У него лодка для прибрежных плаваний и мечты о другой, ему очень нужен опыт открытого моря, ещё сильнее нужна новая мадагаскарская виза и нет денег, чтобы сделать это обычным способом, слетать за ней на самолёте. Я согласился взять его до Морони, на Коморах, где находится ближайшее мальгашское консульство, и привезти назад. Мы предполагали от 10 до 12 дней лёгких ветров. Он получил свой опыт, целый месяц опыта. Во время путешествия он состриг свои растафарианские дреды и сбрил большую часть бороды. Он должно быть сильно страдал, бедный ублюдок! У меня не было к нему каких то конкретных претензий, но проводить недели с мужиком, который постоянно то болел, то под кайфом, а в конце просто болел от всего этого, действовало деморализующе. Но я должен отдать ему должное, он ни разу не сломался, хотя у него было много поводов для этого, а я узнал много нового о итальянской кухне и ещё больше о рыбалке.

Я сделал большую ошибку во время этого плавания. В определённый момент у меня было предчувствие, но я проигнорировал его. Я часто делаю какие-то вещи импульсивно, не серьёзные дела, а мелкие детали. Побуждение сделать что-то приходит как-будто откуда то извне, и только потом я осознаю его важность. В индийском магазине на острове Мозамбик мы

искали продукты. Еды там почти не было, зато я увидел бухту полудюймового троса в углу. В голове щёлкнула мысль — фал. Дешёвое синтетическое тайваньское барахло, режет руки, пока новый, и рассыпается после восемнадцати месяцев на солнце. Мне очень захотелось купить его, цена была приемлемая даже для моего жёсткого бюджета, но именно тогда у меня не оказалось с собой достаточной суммы местных денег. Потом банк был закрыт, потом выходной — мы ушли не купив его. Фал порвался через несколько часов после выхода. При парусном вооружении джонки вы меньше всего хотите, чтобы порвался фал, это единственная снасть идущая через топ мачты, он поднимает парус и используется для подъёма шкипера с помощью беседки, на мачту для ремонта топовых креплений и других снастей. Теперь фала не было и подъём на мачту дался не просто - ободранные ноги и боль в руках. Лишь глянув на оборванный конец, я понял, что у нас проблема, это был не местный разрыв, весь трос пришёл в негодность на солнце. Я срастил порванную верёвку и снова завёл её в блоки, другой верёвки такой длины у меня не было. Вернуться на Мозамбик мы не могли из за течения. Когда, спустя неделю, фал снова порвался, была жуткая зыбь и я залез на мачту с помощью двух петель со стопорящимися узлами, на манер скалолазов.

Обычно я разражаюсь бранью если с меня сдувает шляпу, мне достаточно самого пустякового повода, чтобы выдать смачную тираду на каком-нибудь языке. Но когда появляется реальная проблема, что-то происходит — никакой брани, паники и суеты, нечто невозмутимое во мне заставляет действовать. Немедленно предпринять что-то, чтобы предотвратить ухудшение ситуации, потом чашечка кофе, чтобы определить лучшее решение проблемы. Забираясь с фалом на раскачивающуюся мачту, я поймал себя на ощущении, будто наблюдаю сам за собой со стороны, словно это кто-то другой делает работу, которой я руковожу. Время замедлилось, и я мог всё делать спокойно, без суеты.

Когда фал оборвался в третий раз, это привело к ночному плаванию в прибое, при подходе к Мадагаскару, и ранее упомянутой голозадой прогулке по Морондава в поисках верёвки.

Мы вышли из Носи Комба в середине ноября, в субботу, после ночной дискотеки. Времени более чем достаточно чтобы сходить на Коморы и потом уйти в Южную Африку, прежде чем наступит сезон циклонов. Формальности были очень простые — мы просто ушли с отливом. Я стараюсь придерживаться старой доброй традиции, до 1918 года люди передвигались по свету без

паспортов и визовых ограничений и я не чувствую нужды спрашивать разрешения когда хочу остаться или покинуть страну. Много недель назад, когда моя виза закончилась, я тупо оформил выход на таможне и остался до тех пор, пока не готов был уйти. Моему матросу было всё равно, его виза закончилась семь месяцев назад. Со всеми бюрократами, чиновниками, налоговиками, юристами, таможенниками и другими служителями Темнейшего я веду себя одинаково - никогда не сражаюсь с ними, а обхожу стороной. Похоже, это срабатывает со всеми департаментами, за исключением портовых властей. Капитан порта, если вам изредка случается встретить его, обаятельный джентльмен с безукоризненными манерами и хорошим английским, но, к несчастью, чаще всего нам приходится общаться с его помощниками, жадными, коррумпированными и бестолковыми, которые обычно сами представляются капитаном порта. Они всегда хотят денег. В Носи Бэ трое представителей дошли до того, что за выдачу квитанции все трое требуют взятку и смеются в лицо, если говоришь, что уже заплатил этот сбор кому то другому.

На острове Мозамбик только капитан порта был как то заинтересован нашим присутствием, остальные офисы просто отмахивались от нас. Он потратил час на поиски бумаг, в конце концов оформил на бланке напечатанном для порта Накала, с датами шестидесятых годов. Естественно, пошлина пошла в его карман. За сумму в 20.917 метикал он оформил нам прохождение иммиграционного контроля, таможни, карантинной службы и портовый сбор. Учитывая, что один доллар стоил 6485 метикал, это была выгодная сделка, так как только недавно у нас случилась история с выходом из порта Морони на Коморах.

Косоглазый помощник капитана порта в Морони потребовал непомерную сумму за якорную стоянку за пределами порта. Я тянул и тянул с оплатой, а в пятницу в полдень, пока все чиновники молились в мечети, мы выскользнули из бухты. Примерно в четырёх милях от берега мой матрос изрёк, что и капитану порта приходится проигрывать. Но не стоит недооценивать арабов, когда речь заходит о поборах, они уверены, что это их право по рождению. Не успел капитан Джамала произнести своё заявление, как мы увидели в море небольшую рыбацкую моторную лодку, пробивающуюся через зыбь. Мы, к тому времени, уже поймали муссон открытого моря и летели с максимальной крейсерской скоростью. Они гнались за нами на единственном плавсредстве, которое смогли реквизировать — 12 футовой жестянке с подвесным мотором. Погоня закончилась тем, что констебль взял «Кехаар» на абордаж

в истинно пиратском стиле: под полными парусами. Крики, ругань, потасовка за контроль румпеля. В конце концов проблема была решена тридцатью пятью долларами наличными. Рыбацкая лодка ушла, косоглазый помощник просидел в ней всё время съёжившись, напуганный тем, что сам и устроил. А молодой полисмен, взявший нас на абордаж, мне понравился, смелости ему не занимать. Наше счастье, что была пятница, когда мусульманам, в том числе и полицейским, запрещено применять оружие.

Прибытие в Морони было менее драматичным, но не менее запоминающимся. Коморы, это цепь вулканических островов и дым от главного вулкана Картала в ясную погоду виден за 70 миль, он поднимается на высоту более полутора миль. Все острова относительно молодые, вулканы всё ещё активны, дно уходит на глубину практически от самого пляжа. Не имея подробных карт я находил утешение в том, что по дороге туда всегда будет глубокая вода.

Подходя к Морони после заката с умирающим бризом, мы увидели сухогруз, стоящий на якоре в 200 ярдах от мола. - Смелый чёрт — подумал я — встал так близко к суше. - Приятель, померь глубину, я предпочитаю встать здесь, подальше. У меня лот старой модели — свинцовый груз в четыре фунта на прочной верёвке. Через каждую сажень завязан узелок, чтобы легче считать ночью. Когда верёвка ослабнет, начинаешь её сматывать и считать узелки по мере подъёма. Если дошёл до двойного узелка, а дна нет, значит слишком глубоко. Верёвка имеет длину 20 саженей (36 метров).

В Морони ветер был слишком слабым, чтобы рулить, но достаточным, чтобы мы дрейфовали на стоящий на якоре сухогруз. Я надеялся, что нас пронесёт мимо, но нет — глухой удар известил о нашем контакте. Я убрал парус и с помощью Джамалы мы оттолкнули Кехаар от парохода. Последний толчок длинным шестом дал нам достаточно инерции, чтобы проскользить сто ярдов и я нашёл дно на глубине 6 саженей. Вниз пошёл якорь, цепь и весь канат, что был в наличии.

Федеральная Исламская Республика Коморы состоит из трёх суровых островов, покрытых горами и сухим кустарником. Четвёртый остров — Майотта, когда в 1974 году была объявлена независимость, отказался присоединиться к федерации, и до сих пор управляется и спонсируется из Франции. Майотта богат и дорог. Там есть лагуна и целая толпа круизеров французов. Отношения с остальными Коморами натянутые и контактов между ними почти нет. На Майотте также базируется группа яхтсменов, прозванная в Дурбане «Хулиганы Индийского океана»

- отец, два сына и дочь. На четверых у них три лодки, в то время как мадам, их мать, занимается домом на острове. Они первоклассные моряки и все три лодки имеют такой же выраженный характер, как и шкиперы. У отца бангкокская карьерная лодка, оригинальная джонка, у старшего сына катамаран, типа Варрамовского, больше 50 футов, с вооружением «клешня краба», третья лодка — шотландский гафельный рыболовецкий траулер. Их подвиги обросли легендами и они всё ещё в форме. Сами они предпочитают конфиденциальность и я это уважаю. Они ещё будут появляться на этих страницах под разными эвфемизмами, но только тогда, когда я имел к ним прямое отношение.

Коморы знамениты открытием латимерии - рыбы, живого ископаемого. Предположительно они являются связующим звеном между рыбами и рептилиями, у них есть зачатки конечностей. Она живёт изолированно в глубоких морских пещерах и никакого прямого влияния на повседневную жизнь островов не оказывает. Другая знаменитость Комор — Боб Денард, последний пират, стареющий французский легионер, который со своими наёмниками пытался свергнуть правительство Комор, ранее он уже делал это трижды. В последний раз в 1995, когда его выпустили из французской тюрьмы за хорошее поведение. Он был женат на местной женщине и сам был гражданином Комор, что делало его совсем местным парнем. Французы уже не могли выносить его и прислали для наведения порядка своих легионеров с Майотта, Джибути и Реюниона.

На мой же взгляд, главной достопримечательностью Комор являются поразительно красивые женщины, будь они белые, чёрные или желтокожие. Смесь африканской Банту, арабской и полинезийской кровей даёт удивительно красивые черты лица. Лица сохраняют свою притягательную красоту ещё долгое время после того, как тело уже сморщилось от старости. Здесь придерживаются ислама, но никогда не закрывали женских лиц, поэтому идя по улице рискуешь свернуть шею. Уже представляю ваши комментарии, люди привыкли мыслить стереотипами. (Французский поэт Поль Эюар написал однажды: «Самое прекрасное в этом мире — обнажённое женское тело. Но если вы признаетесь в этом кому-нибудь, то всё что получите в ответ, сальную ухмылку: - О, да! Конечно. Кто она? Она была хороша?»). На Коморах, видеть женскую красоту доставляет чисто эстетическое наслаждение.

Люди здесь говорят на коморском — грубо звучащем диалекте суахили, и часто на хорошем французском. Они не то чтобы откровенно недружелюбные, просто довольно сдержанные

и их тяжело растормошить.

Для коморцев обувь имеет важное значение, даже самый последний нищий всегда во что-то обут. Шлёпанцы ассоциируются с нижайшим социальным классом и закрытые кожаные туфли являются целью каждого уважающего себя коморца.

Медина, старинный арабский город, переплетение вызывающих клаустрофобию улочек, шириной не больше пяти футов, резные двери и дверные косяки, закрытые дворы, дети, выбегающие и пропадающие в тёмных проёмах, лица, наблюдающие за тобой из нависающих окон. В остальном город представляет собой хаос из пустотелых бетонных блоков и ржавого гофрированного железа. Дома выглядят полуразрушенными ещё до того, как их заканчивают строить.

Сельская местность, начиная километров с десяти удаления от города, выглядит лучше. Крохотные белые деревушки разбросаны по крутым горным склонам, посёлки карабкаются по уступам большого вулкана. Более близкому взгляду открываются всё те же вездесущие бетонные блоки.

Капитан Джамала получил свою визу, других дел в Морони у нас не было. Говоря словами Марко Поло: «Так как о Коморах больше сказать нечего, перенесёмся на остров Мозамбик». Да, есть такой остров, называется Мозамбик. Это был сначала арабский а потом португальский торговый город. Он лежит на плоском острове длинной в две мили, вместе с массивным фортом, пляжем для килевания, полным местных парусных лодок и длинным виадуком, связывающим его с Африканским материком. На лежащем от него в трёх с половиной милях острове Гоа стоит каменный маяк великолепной кладки с горизонтальными красными и белыми полосами. Он не работает, как и все маяки в этой зоне, и если вам доведётся увидеть бледный огонёк в направлении на маяк, это керосиновая лампа в хижине смотрителя. А если вдруг маяк, по какой то случайности, заработал, благоразумный моряк должен действовать очень осторожно — на Таматаве главный огонь сдвинулся во время циклона и зелёный сектор, обозначавший узкий южный проход, приведёт вас прямиком на рифы. Маяк на Гоа безобиден, иногда в нём устраивают дискотеки.

В городе Мозамбик говорят на двух языках, суахили и португальском. Здесь сейчас нет гавани, из за эрозии порт обмелел и большие суда не могут в него заходить. Большая часть перевозок осуществляется парусными лодками не имеющими мотора. По спокойной воде носятся как тараканы маленькие долблёные пироги без балансиров, распространённые на

Мадагаскаре и Коморах. Автомобильное движение, какое бы оно не было на материке, заканчивается у виадука, на единственной заправке в городе, на которой, к тому же нет бензина.

По узким улицам города, засыпанным песком, передвигаются только пешеходы и случайные велосипедисты. В свои лучшие времена он мог составить конкуренцию любому торговому центру в Средиземноморье. Большие каменные дома напоминают о средневековой Италии или Португалии, и немного похожи на современную Сицилию, как отметил Джамала.

Остатки мостовых из обработанного булыжника говорят о прошлой роскоши. ЮНЕСКО хочет реставрировать остров Мозамбик, удачи им, но мне интересно, они приедут сначала посмотреть, степень разрухи нужно увидеть, чтобы поверить. Полы верхних этажей провалились, в парках совсем нет травы. Там совсем нет обычных продовольственных лавок и дешёвых точек общепита, которые встречаются во всех странах третьего мира. Единственное «кафе» во всём городе, которое нам удалось отыскать, предлагало лишь чёрный кофе и простые булочки, ничего больше. К десяти часам утра они уже всё продали и стояли пустые. Рынок тоже очень бедный: ни фруктов, ни мяса или яиц, лишь немного грустных овощей, хороший хлеб и множество продавцов табака.

Наш обратный путь на Мадагаскар изобиловал поломками, в чём была полностью моя вина, и штилями, в которых я не виноват. Штиль, вкупе с морской болезнью и гонореей, составляют триумвират самых страшных врагов мореплавателя, думаю что штиль, худший из них. Ветер в Мозамбикском проливе подвержен влиянию муссонной системы, пассатов, депрессий, идущих от мыса Доброй Надежды и морских бризов с обоих сторон, и все эти факторы накладываются друг на друга. Солнце в зените и почти не даёт тени, от него некуда спрятаться. В каюте от жары начали плавиться свечи, стальная палуба раскалилась так, что по ней невозможно ходить. Питьевая вода приобрела дурной вкус и её осталось мало. В последних двух портах не было ничего из продовольствия и мы разнообразили нашу монотонную диету мечтами о великолепных блюдах итальянской пасты. Мы потели в штиль, дрейфовали с течением и не могли дождаться, когда придём на Мадагаскар, где жизнь стоит дёшево, еда отличная, женщины прекрасны и доступны, люди не агрессивны и не высокомерны. Я правил на Тулеар, на юге Мадагаскара, но непредсказуемая депрессия и северное противотечение отбросили нас обратно на север, к Морондава. Чёртов фал порвалсяв очередной раз.

Я вооружил короткий аварийный фал и пошёл к берегу, где

дно было пологое и без кораллов. Мы встали на якоре довольно далеко от берега и стали ждать пока стихнет ветер, как это бывает здесь каждый вечер. На берегу была видна деревня, откуда мы надеялись добраться до цивилизации. Цивилизация для меня в данный момент означала — вода и верёвка для фала, для Джамалы — его дом в Носи Комба.

Ожидалась длинная, трудная ночь, для бодрости и ясности ума я заварил крепкий отвар листьев ката. Кат, это наркотик пролетариата в западной части Индийского океана. Так же как и кофе, он пришёл с эфиопских нагорий и сегодня его можно встретить везде от Адена до Пакистана и Мадагаскара. Блестящие зелёные листья горного кустарника, называемого на латыни Catha Edulis. Вы можете свободно купить их на рынке. В Йемене вся производственная активность замирает в два часа после полудня, когда всё население делает перерыв, употребляя кат. В Кении водители мататус — маршрутных такси, смотрят сквозь тебя налитыми кровью глазами, крепко вцепившись в руль. Они ничего не едят и не пьют, только жуют кат, работая без сна три четыре ночи подряд. Говорят, что во время войны за Огаден, между Сомали и Эфиопией, была взаимная договорённость пропускать ежедневный рейс DC-3 с эфиопского высокогорья с грузом ката. Когда драгоценный груз выгружали, обе стороны, воюющие за аэропорт, прекращали огонь.

Я запасся катом в Диего и Амбанье, только верхушки молодых побегов. Он горький на вкус,от него немеет рот и остаётся чувство жажды. Если употреблять его с кофе, это улучшает эффект. Это мягкий стимулятор, натуральный амфетамин, местные считают, что он является ещё и афродизиаком. С ним можно часами ходить по городу, работать с большим энтузиазмом на лодке поздно ночью, над проектом, который вы постоянно откладывали. Он позволит вам бодрствовать три ночи подряд при пересечении оживлённой судоходной линии.Листья не долго остаются свежими, не больше недели, а из высушенных заваривается крепкий горький чай, к которому нужно много мёда, чтобы его возможно было пить.

Луна стояла высоко, волны улеглись, ветра совсем не было. Я спустил на воду свой пластиковый, шестифутовый динги и посоветовал матросу упаковать свои вещи в пластиковые мешки, на случай если мы перевернёмся. Я уверен, он посчитал меня параноиком, но я был уверен, что на пляже будет прибой, хоть он и кажется абсолютно спокойным с расстояния в пол мили. И действительно, прибой был, не особенно большой, но с надводным бортом всего в четыре дюйма, не так много возможностей для ошибок. Через первую прибойную волну я

прошёл, вторая нас перевернула. Было достаточно мелко, мы выбрались на берег, потеряли только вёсла, все мешки оказались на месте. Широкий пустынный пляж простирался на много миль в обе стороны. Светила яркая луна и я собирался отправиться за двадцать, или около того, миль в Морондава прямо сейчас. - Там придётся пересекать две реки. - заметил Джамала, и отправился спать за ближайшую дюну в ожидании утра. Это был последний раз, когда я его видел в этом году. Когда мы встретились в следующий раз в его доме на севере, у него было порассказать историй не хуже моих. Здесь, на суше, он был сам себе босс, а я себе. Я выжал мокрую одежду, повесил её на шею сушиться и пошёл на юг вдоль пляжа.

Насчёт рек он оказался не прав, пересекать пришлось три реки, а не две. В отлив ни в одной из них я даже не замочил подбородок, хотя в одной почти. В устье реки встретил несколько одичавших рыбаков, они не ожидали появления белого человека ночью в такое время. До Морондава я добрался до наступления дня, оделся, нашёл на берегу заброшенную долблёную пирогу и завалился поспать пару часов. ……*In the morning we had a rendezvous at GPO with my crew. No one turned up*.{1}

В небольших индийских лавках я купил всё, что мне было нужно: верёвку, продукты, свежие фрукты и овощи. Глядя на карту, нашёл более простой способ вернуться на лодку: я сел на местную маршрутку до деревни Ампатака, откуда до пляжа, где я бросил якорь, было две-три мили, значительно более короткий путь. По карте. Мы выехали из города около полудня и около четырёх часов ночи я … вернулся в Морондава.

На окраине Морондава маршрутка повернула на север по узкой, грязной дороге, называемой «Аллея Баобабов», это главная туристическая достопримечательность на западном Мадагаскаре. Там красиво. На плоской сухой равнине был вырублен весь подлесок,чтобы можно было пасти скот, и только баобабы остались невредимы, потому что их древесина не имеет ценности. Они разбросаны по равнине, словно гигантские грибы, неподвижные, вдохновляюще-величавые и абсолютно африканские. Баобаб, это абсурд, растущий из земли. Это монстр в царстве растений, невозможное дерево, которое не может быть реальным, и Мадагаскар их не стесняется. Их здесь полдюжины видов, один страннее другого. Самые лучшие, карликовые баобабы, которые я видел на острове Анкареа. Они не вырастают выше 12…15 футов и покрыты острыми шипами, как розы. Концы их веток не утончаются, а похожи на сосиски, усеянные шипами. Весной, когда листья ещё не распустились, голое дерево покрыто большими эффектными белыми цветами, похожими на

франжипани[3]. Цветочные бутоны, до того как они раскроются, зелёные и толстые, похожие на одиночный банан. Нет, действительно, я описываю реальное дерево! Теперь представьте, оно растёт из гладкой чёрной скалы плато с видом на лежащее в 600 футах внизу море. Нет ни травы, ни кустов вокруг, лишь одинокий пучок ярко оранжевого алоэ на голой чёрной скале. Невероятно. Кроме того на Анкареа можно увидеть зелёный луч заходящей Венеры и ночную радугу при полной луне. Не галло вокруг луны, а полную радугу со всеми её цветами, светящимися на фоне черноты надвигающегося дождевого шквала.

Баобаб, это полностью африканское дерево. Только Африка могла породить такое величественное безобразие как «Гранд Баобаб» в Махадзанга. Ему 600, лет, весь в шрамах, обезображенный, непропорциональный. Как и любое другое дерево, баобаб растёт, пока не достигнет своей максимальной высоты.. Тонкий ствол, внизу веток нет, только на макушке пучок прутиков и немного листьев. Потом он перестаёт расти и начинает толстеть, во всём остальном оставаясь прежним. Он очень подходит Африке, он принадлежит ей, как эвкалипт принадлежит Австралии или баньян Индии.

Маршрутка, на которую я сел, не ехала непосредственно в Ампатака, они высадили меня на перекрёстке, откуда было ещё 13 километров по колее, кое как расчищенной в кустах акации. Если дорога обозначена на мальгашской карте, это не значит, что по ней ходит какой то транспорт. У меня была великолепная официальная карта автодорог Мадагаскара, покрытая паутинной сетью дорог, разделённых в соответствии с их значимостью. В реальной же жизни, чуть в сторону от государственного шоссе и вам придётся идти пешком, там не будет совсем никакого движения.

Я тащил все свои припасы на себе в жуткую полуденную жару. Ампатака — дюжина хижин, прилепившихся в конце дороги. Она была недалеко от моря, но я так его и не увидел. Прямо посреди дюн лежит сплошной пояс мангровых болот, из за которых невозможно выйти на берег. Я шёл вдоль внутреннего края болота несколько часов, слыша прибой за дюнами и не мог перебраться через него. Со стороны суши вдоль мангров тянутся растрескавшиеся солончаки. Мили и мили абсолютно плоского, высохшего ила, случайные кустики солончаковой растительности, группа баобабов на берегу повыше, крохотное поселение добытчиков соли и настоящая фата моргана, мираж воды, исчезающей, когда пытаешься к ней приблизиться.

Я уже не просто испытывал жажду, у меня началась начальная стадия обезвоживания, когда конечности отказываются

тебя слушаться. Давно стемнело, я лёг на пыльный куст солончаковой травы обдумать ситуацию. Кат всё ещё оказывал своё действие, но тело уже не выносило нагрузки. Оно было не в состоянии продолжать тащить дальше сорок килограммов припасов. Я оставил купленные овощи и фрукты и повернул вглубь суши, надеясь выйти на главную дорогу, идущую обратно в Морандава, прикинул направление и снова двинулся в путь.

Это был поход по дикому бездорожью. Я брёл босиком по узким тропинкам среди баобабов, проходя через освещённые лунным светом деревушки, редко видевшие постороннего человека. Во время полнолуния мальгаши мало спят, взрослые и дети, глубокой ночью сидят у своих хижин, распевают песни или болтают. Моё знание языка очень ограничено, но я мог объяснить, кто я, куда иду и чего хочу. Это пригодилось мне той ночью, я останавливался в каждой деревне, просил попить воды и спрашивал направление к дороге. Мои слова о том, что у меня есть самбу (парусная лодка), которая попала в затруднительное положение на побережье, были абсолютно приемлемым объяснением моего присутствия здесь. Похоже местные парусные лодки здесь часто попадают в беду. Продолжая идти по вьющимся тропинкам, пересекая пересохшие овраги, выходя то к одному поселению то к другому я чувствовал внутреннее возбуждение. Я был истощён и полон жизни одновременно.Это была та Африка, которую я искал, безымянные, забытые, не тронутые временем места, открытые по чистой случайности.

На грунтовую дорогу я вышел до рассвета, идущий на юг грузовик подобрал меня, подарив бесплатный тур по Равнине Баобабов в полнолуние. Два часа сна в Морондава и я снова шагал по пляжу и переходил вброд реки. Я купил канистру и набрал в неё воды, но снова пополнять запасы не стал. Я не мог нести их на себе.

Кехаар был в порядке, покачиваясь на якоре у подветренного берега. Послеполуденный бриз гнал прибой на мелкой воде. Мой пластиковый тузик был здесь совершенно бесполезен. Проходя ранее через рыбацкую деревушку, я купил пару вёсел, чтобы заменить утерянные. Зачем только беспокоился! В конце концов, весь вымокший, я бросил треснувший тузик на пляже и заплатил команде местной пироги, чтобы они доставили меня на лодку.

Пироги эти очень лёгкие, долблёные из одного куска мягкого дерева с одним тяжёлым балансиром. Дерево настолько лёгкое, что два парня могут поднять 25 футовую долблёнку и отнести её по пляжу выше верхнего уреза воды. При этом они не волокут её по земле а несут.Мягкое дерево впитывает воду как губка, поэтому лодки, когда не используют, кладут на скалу, чтобы не

касалась земли.

Парни хорошо знали местный прибой, они долго наблюдали за бурунами, потом подали сигнал. Мы оттолкнулись, запрыгнули внутрь и начали работать изо всех сил. Двое гребли, третий отталкивался длинным шестом. На прибое нельзя смотреть назад, если решился, нельзя колебаться. Тут не думаешь, просто гребёшь чтобы выжить и отчерпываешь воду от волн перехлёстывающих через нос. Втроём у нас ушёл почти час на то, чтобы пробиться к лодке. У меня ещё осталось достаточно сил, чтобы проверить якорный канат на предмет износа и забраться в постель. Эффект от чая из ката закончился и я проспал шестнадцать часов подряд.

Утром, в штиль, я обнаружил ещё одну потерю. Один из якорных канатов был ослаблен. Я потянул его, на расстоянии трёх саженей от лодки он был чисто отрезан ножом. Перед тем, как покинуть лодку с капитаном Джамала, я бросил два якоря и пока отсутствовал, рыбаки освободили меня от большого Бретона, который я изготовил в Дарвине. Я использовал его до этого всего раз. Они забрали всё в комплекте, якорь, цепь и большую часть троса. По ихнему разумению мне не нужны были два якоря, поэтому один они забрали себе. Тут я ничего не мог поделать. Бросающая в дрожь мысль о том, что Кехаар два дня болталась на одном небольшом якоре у подветренного берега, пришла мне несколько месяцев позднее. Нам опять повезло.

Я забрался на мачту, завёл новый фал и выбрал данфорт. Через четыре дня медленного плавания по мелким банкам, мы добрались до Моромбе. У меня остался последний галлон воды и совсем закончились свежие продукты. Я снова собрал маленькую 12 футовую долблёнку, которую купил в Носи Комба, и отправился в посёлок. Самый африканский из мальгашских портов, Моромбе, никогда не поднимался до головокружительных высот, поэтому в последствии тут нечему было рушиться и идти прахом. Скромный маленький городок с размеренным стилем жизни и дружелюбные люди, которые после заката солнца выходят гулять по улицам, абсолютно лишённым огней. Защищённый широкий пляж Моромбе, отгороженный лабиринтом рифов, служит и портом. Большие парусные суда обсыхают на нём в отлив и разгружают свои товары. После полудня я с удовольствием растянулся в пыли главной улицы, в тени веранды, по местному обычаю, наблюдая за медленным течением жизни, не думая ни о чём, довольный и днём и временем суток. Жизнь была хороша.

Вечером, делая записи в судовом журнале, я задумался, стоит ли задержаться в Моромбе какое то время? Там был проход между берегом и рифом, и сам городок мог порадовать приятными

сюрпризами. В свой первый вечерний выход я не пошёл дальше первого борделя. Но благоразумный моряк похлопал меня по плечу и ткнул своим толстым пальцем в календарь висящий на переборке. - Я знаю, приятель. Предполагаемый быстрый рейс на Коморы растянулся в полноразмерный круиз по Мозамбикскому проливу. Уже 23 декабря, а мы даже не на пол пути к Южной Африке и сезон циклонов уже стучится в люк. Я знаю это, приятель. Я что-нибудь придумаю, а Моромбе подождёт.

Тринадцать дней спустя я пришвартовался в Дурбане, в Южной Африке. Четыре из шести лат паруса были сломаны а циклон Бента был на пол пути с Маурициуса на Мадагаскар.

Южная Африка.

Мне очень сложно говорить о местах, которые мне не нравятся. Южная Африка настолько сложна, что сложно составить о ней беспристрастное мнение. Моё мнение конечно субъективное. Кроме того, я видел лишь Дурбан, Ричардс бей и немного Наталь, но если быть честным, там я не чувствовал себя хорошо. Многие мои представления о Южной Африке оказались абсолютно ошибочными. Я думал люди там разговаривают на английском и африкаанс, оказалось, основные языки зулу и коса, за ними следуют африкаанс и сесото, английский лишь на скромном пятом месте. Многие белые бегло говорят на зулу и коса и нисколько этого не стесняются. До прибытия в Дурбан я думал, не превратится ли Южная Африка под руководством чёрных в страну третьего мира, но для большинства населения она уже является таковой, различие благосостояния просто поразительное. Продавец в час получает больше, чем его помощник в день. Не удивительно, что качество работы сильно отличается, вы всегда получаете то, за что заплатили.

Приехавших впервые поражает большое количество новых, дорогих немецких автомобилей. Потом вы узнаете, что БМВ, Мерседес, Фольксваген и Опель открыли свои фабрики в Южной Африке. При таком изобилии вы ожидаете что попали в общество потребления, где выбрасываются тонны вещей, которые проворный мусорщик, вроде меня, может использовать. Но нет. Всё что выбрасывается богатыми, незамедлительно подбирается и пускается в дело бедными чёрными. Только еда остаётся дешёвой и в достатке, также как алкоголь и трава, называемая здесь «dagga».

Старые времена, когда Дурбан был популярен у яхтсменов местом для пополнения судовой кассы — давно прошли. Чтобы найти работу в новой Южной Африке, вам нужно быть правильного цвета. Белый, среднего возраста, не имеет никаких шансов. При отсутствии системы пособий по безработице люди крепко держатся за свою работу. Они живут тяжёлой жизнью, всегда на грани. Когда гуляют, гуляют вовсю. Дикая команда спортивного рыболовного катера, только вернувшаяся после шести месяцев лишений в мозамбикских водах, взяла меня с собой в загул. Чудили они по южно-африкански, на грани фола. Один из новых законов Манделы говорит, что пьяных в общественных местах нужно не арестовывать,а сопровождать домой. В два часа ночи ночной клуб закрылся и парни с лодки не могли найти транспорт до дома. Они вышли на середину дороги,

остановили первую попавшуюся полицейскую машину и начали доставать копов, достаточно назойливо, чтобы сойти за пьяных и нарушающих порядок, но не настолько, чтобы быть арестованными за нападение на офицера. Их было четверо, здоровые как лоси, слишком крепкие, чтобы полиция могла применить к ним силу. Они жили на лодке и полиция покорно доставляла их каждое утро после пьянки в Пойнт Яхт Клуб совершенно бесплатно.

Спустя восемь месяцев после того как Мандела стал первым чёрным президентом и апартеид был отменён, расы в Дурбане по прежнему остались разделёнными, за исключением ситуации господин-слуга или коллеги по работе. Смешанных пар нет, только не в Дурбане. Единственная социальная группа, в которой не имеют значения расовые отличия, это бродяги. Дурбанские бомжи, братья по бутылке, приняли меня как своего. Они подсказали, в каком парке можно найти деревья со съедобными фруктами и принесли, найденные в мусорных контейнерах за яхт клубом, куски верёвок, кранцы, мочки и другие дельные вещи, выброшенные богатыми яхтсменами.

Социальное неравенство и расовая ненависть написаны у людей на лицах, суровое выражение сквозит даже в редких улыбках. Люди постоянно на грани, готовые сорваться, броситься в драку в ответ на малейшую провокацию. Никаких следов толерантности и расслабленного сосуществования, даже дома, в семье. Насилие пропитывает всю жизнь. И худшее насилие творят чёрные против чёрных, и не только коса Нельсона Манделы против зулу Мангосуту Бутелези. Ситуация сложная, здесь одиннадцать крупных племён и разделяющие их линии не очень чёткие. Причины скорее экономические, чем политические. Чёрные молодёжные банды всеядны. Днём они курочат парковочные автоматы из за мелочи, ночью грабят одиноких прохожих, пьяных и бродяг. Ограбления, стрельба, вооружённые нападения, никого не удивляют, здесь это обычные повседневные происшествия. Угон шикарных автомобилей среди бела дня, сравнительно новый трюк. При всех антиугонных устройствах, установленных на каждом дорогом автомобиле, гораздо проще подождать, когда он остановится на красный свет на перекрёстке, направить на водителя ствол и отобрать его.

Хотя в целом люди дружелюбные и очень гостеприимные, как чёрные, так и белые, сразу, как только выяснят, что вы белый не из Южной Африки.

Мужское слово или обещание здесь ничего не значат, просто пустые слова и напрасно потерянное время. Вас могут пригласить куда-нибудь или попросить сделать какую-нибудь работу,

назначить дату встречи и не появиться, а встретившись с вами в следующий раз, даже не упомянуть об этом. Все их разговоры, это просто сотрясение воздуха, а если напомнить им о их словах, они запираются в своей раковине. Терри был типичным представителем — врач англичанин с успешной практикой и двумя килограммами золота нанизанными на конечности. В отличии от большинства своих соотечественников, он свободно говорил на многих языках. Его скромная яхта была перманентно припаркована через дорожку от моей. При каждой нашей встрече Терри жаловался на Дурбанских яхтсменов, на то, что они только говорят, говорят, говорят и ничего из этого не выходит. Я спросил, чего именно он хочет. Терри хотел инвестировать деньги в какой то полулегальный проект застройки береговой линии, о котором он слышал, но никто не хотел брать его в долю и бла, бла, бла... Однажды, отойдя с ним в сторону, я изложил ему два имеющиеся у меня предложения по торговле с Мадагаскаром, абсолютно легальные в Южной Африке. - Не заинтересует? Он ничего не ответил и молча удалился. Какое то время я его не видел, а при следующей нашей встрече он не упомянул ни о моих предложениях, ни о болтливых дурбанских яхтсменах.

Три самых больших города Южной Африки различаются по структуре населения. Йоганесбург - чёрный, Кейптаун - белый и цветной (смешанные расы), Дурбан - индийский, как индуистский, так и мусульманский. В Дурбане больше миллиона жителей, километры великолепных пляжей, огромный естественный залив, в котором построен крупнейший в Африке порт и приятный средиземноморский климат. История никак не отразилась в зданиях Дурбана. Первая линия застройки вдоль моря здесь не отдана под офисные здания, там возвышаются 35 этажные жилые корпуса с квартирами: от пентхаузов, на верхних этажах, до однокомнатной мышиной норы, с балконом и захватывающими дух видами.

Системы безопасности следят за вами повсюду. В каждом магазине, жилом доме, офисном здании, в банке у дверей обязательно вооружённый охранник, обычно молодой чернокожий. Самый убогий на вид охранник, которого я видел, был пожилой шотландец у входа в магазин одежды в городе, самый крутой — старый наёмник, которого мне посчастливилось встретить во плоти — худощавый, жилистый, равнодушный и абсолютно бдительный, небольшие усы и белая кожа, с тем нездоровым оттенком, который появляется от долгого пребывания под тропическим солнцем, вооружён до зубов, настоящий киллер. На следующий день этот человек, по дороге на работу, зашёл на пирс, посмотреть на яхты. Расслабленный и

почти улыбающийся, он сидел на лавке в своей униформе с бейджем. Я подошёл, просто удостовериться, что помню то лицо. Он улыбнулся: - Мы крутые ребята — имея ввиду охранников. Да, они крутые, и в них стреляют довольно часто.

Южная Африка одна из немногих стран, где к пришедшим из за океана яхтсменам до сих пор относятся не как к туристам, как к морякам. Прибывшему на яхте даётся разрешение на пребывание на нелимитированный срок. Пока ваша лодка стоит в порту, вы можете находиться здесь. Некоторые стоят здесь годами. Для плавания вдоль побережья требуется прохождение всех формальностей как для выхода из страны, если же вы хотите пересечь сухопутную границу, то должны списаться с судна и получить туристический штамп. Мне самому пришлось через несколько дней искать иммиграционную службу, хотя я и был пришвартован у места N1 международного причала, напротив Пойнт Яхт Клуба, прямо в городе. В Дурбанском порту нет мест для якорной стоянки, поэтому приходится швартоваться с комфортом.

Большинство марин с понтонами для швартовки, полные роскошных пластиковых мыльниц, запрещают заход в них под парусами, бормоча что-то о страховом покрытии. Туда можно заходить только под мотором. Во время коротких остановок я игнорирую это правило, но в Дурбане я собирался стоять долго, поэтому подчинился. Дойдя под парусом до первых причалов, встал на якорь на небольшой глубине с илистым дном. Трюк заключался в том, чтобы встать так, чтобы не перегораживать подход к понтонам, но встать достаточно некомфортно близко к нему. Минут через двадцать кто-нибудь подойдёт попросить вас отсюда. Примерно через это время подошёл один из буксиров капитана порта и шкипер обматерил меня. Я спокойно его выслушал и с улыбкой сообщил, что мотора у меня нет и я не могу зайти в марину. Он смутился, торопливо извинился и ушёл, разговаривая по радио со своим боссом. Потом вернулся, сделал круг вокруг Кехаара и снова ушёл, по прежнему переговариваясь по радио, похоже не решил, что предпринять. Когда буксир подошёл в третий раз, я махнул ему и предложил отбуксировать меня в яхт клуб последние двести ярдов. - Я не попорчу вашу яхту? Я рассмеялся, показывая на ржавеющую палубу, и бросил ему конец, мы пришвартовались бортами. Виртуозно маневрируя, он прошёл перед самой верандой яхт клуба. Потом мне рассказывали, как элита клуба, сидя в своём ресторане «Махагони риф», потягивая мартини, с удивлением смотрели, как огромный океанский буксир вторгся в их владения.

В Пойнт Яхт Клубе так заведено, что когда приходит какая-

нибудь необычная или примечательная яхта, они звонят своим приятелям из масс медиа и приглашают репортёров из газет, радио и телевидения. Не раз многомиллионные яхты из Кейптауна, убегающие от банковских платежей, вынужденно заходили в Дурбан для короткой остановки, чтобы переждать непогоду. После появления в утренних газетах их пребывание здесь значительно затягивалось стараниями заинтересованных сторон. Кехаар был признан достаточно вызывающим чтобы привлечь такое внимание и результат был похожий. Набежало множество репортёров и фотографов, которые пили мой кофе, донимали расспросами, выведывая истории. Они ничего мне не платили, но обещали сделать фото, но ни один из них так ничего и не передал, даже после выхода статей в печати. Когда прибыли люди с телевидения, я вежливо попросил их, не люблю зомбоящик.

У всей этой рекламы были многочисленные последствия. Самым раздражающим было внимание, которое стало проявлять ко мне министерство транспорта. Южная Африка вся связана правилами и предписаниями поистине африканской сложности и Кехаар им не соответствовал. Сделав запрос в Австралию, они обнаружили неточности в регистрационных документах. Регистрация прогулочных судов в Австралии сильно различается от штата к штату. В Новом Южном Уэльсе и Квинсленде это обязательная и дорогостоящая процедура, в Тасмании же для лодок без двигателя она не требуется. На северных территориях (Дарвин), регистрация прогулочных судов вообще не существует, хороший мотив заявить, что ваша лодка из Дарвина. Для плавания за границу нужны соответствующие документы на лодку. В Австралии процесс их получения сложный и дорогой, так как не делается никакого различия между «Кехаар» и «Куин Мэри» - судно есть судно. Необходимо предоставить документы о каждом из владельцев и строителей, начиная с того, кто заложил киль. Пошлины придётся платить такие же, как за сухогруз. Если судно пробудет за границей более пяти лет, по возвращении придётся заплатить полную импортную пошлину. Такие вот сложности, с другой стороны, шкиперу не требуется никаких сертификатов. Нет никаких бесполезных курсов, экзаменов, документов, ничего. Если вы хотите выйти в море, просто идите.

Кехаар маскировался под «Дебонна», зарегистрированный в Дарвине 30 футовый стальной шлюп. Настоящая Дебонна затонула в Дарвинском порту, была поднята, сменила владельцев не один раз и в настоящее время ржавеет на задворках в Дина Бич. Были и другие предположения о тёмных моментах в её карьере. Настоящий её владелец, мой приятель Беззубый, не

возражал против того, чтобы я, за коробку пива, снял с его бумаг цветную фотокопию, вскоре у меня появились свои документы на лодку. В местах, где я останавливался, бумаги обычно чиновников особо не интересовали, они хотели видеть наличные.

Прилежные чиновники из транспортного департамента Дурбана раскопали кое какие несоответствия, но австралийцы отказались от дальнейшего сотрудничества, указав очевидно, что это не должно беспокоить правительство Южной Африки. Молодцы!

Следующее, что мне предъявила Дурбанская бюрократия, требование дооборудовать лодку по Южно Африканским стандартам. Я слушал, пока они говорили про радио, спасательный плот, сигнальные ракеты, но когда стали настаивать, что я должен установить мотор, я вежливо попросил предоставить все их требования в письменном виде.

У меня есть стойкое предубеждение против сигнальных ракет, радио, спасательного плота и всего, что касается спасения и поисков. Я считаю, что должен быть готов к любой аварийной ситуации и быть состоянии выбраться из любого дерьма с помощью своих собственных сил. Слишком часто я видел шкиперов паникующих и зовущих на помощь, когда с их лодками было практически всё в порядке, просто команда была не подходящая. Никто не должен идти в море, рисковать собственной жизнью лишь потому, что мне захотелось походить под парусом и я попал в передрягу, поэтому — никакого радио. Спасательный плот, это абсолютно пассивное средство выживания, совершенно не подходящее для мест, где я хожу. Он создан для цивилизованных прибрежных зон или судоходных линий. Вне их вам необходимо активное средство спасения, вы должны спасать себя сами, а не сидеть и ждать, что кто-то за вами придёт. И лодку покидать следует лишь тогда, когда воды в ней выше пояса, и не раньше.

Дурбанские офисные крысы приходили ко мне много раз, но у них не было никаких оснований для их требований, и они знали об этом. Они послали ко мне сюрвеера, чтобы признать негодной мою лодку, но тот сказал - «Кехаар», мореходная лодка и её шкипер компетентный моряк. Он даже отнёс в газеты свой отчёт. Я же совсем не сопротивлялся всем этим требованиям. Каждый раз когда ко мне приходили в очередной раз, я приглашал их на борт, угощал кофе, читал лист требований и соглашался, что рассмотрю их. - «Не беспокойся, приятель. Оставь эту бумагу у меня.» И, конечно же, ничего не делал. Бюрократические правила и положения очень противоречивы и сложны для понимания, не говоря уже для исполнения. Я живу по собственным правилам и

не доверяю законам. К тому моменту, когда вам понадобится закон, как правило, бывает уже слишком поздно.

В конце концов мы достигли молчаливого взаимопонимания, они отпустят меня с миром, лишь бы я ушёл тихо, без шумихи. Тем временем вся эта история разворошила осиное гнездо в яхт клубе. Самые суровые критики были из барных моряков, никогда не выходивших на своей лодке дальше волнолома, поэтому я не обращал на них внимания, но три ведомства, которые действительно могли задержать меня: капитанерия порта, таможня и иммиграция, проявляли ко мне интерес, как никогда раньше.

Другим последствием рекламы стал постоянный поток визитёров из самых разных слоёв Дурбанского общества. Интерес к одиночным плаваниям не принадлежит какому-то чётко определённому социальному классу. Люди не могут нас понять - у нас есть собственные лодки, значит мы относимся к категории владельцев яхт. Как сказал Алекс, мой знакомый: - «Они думают, раз у тебя есть лодка, значит жизнь удалась.» Однако, мало кто из нас может похвастаться наличием регулярного дохода или склонностью к работе. Все круизеры одиночки, которых я знал, обычно спокойные, уверенные в себе, находчивые, легко ко всему приспосабливающиеся и очень сексуально активные люди. Это сильные личности с твёрдыми убеждениями. Ещё они часто безденежные. В какой то момент нас собралось четверо одиночек, пришвартованных борт к борту, в Дурбанском яхт клубе, ещё двое заглянули из Ричардс Бей.

Не смотря на наш одиночный образ жизни, у нас нет никаких проблем в общении с любыми людьми. Находясь вне классовой общественной системы мы можем иметь дела с кем угодно, от адвокатов до бомжей, от домохозяек, до проституток и преступников. В Дурбане, спустя некоторое время, я стал уставать от бесконечного потока людей, но я хотел за короткий период времени понять, стоит ли возвращаться в Южную Африку чаще. Я познакомился со множеством интересных людей и с немалым количеством откровенно идиотов. Немец Ральф где-то посередине между этими крайностями: среднего возраста, демагог, бомж. Сам он себя называл безработным музыкантом, жил на переделанном катамаране «Хобби Кат», стоявшем между отметками максимального и минимального уровня воды, и поэтому не платил портовый сбор. Он собирался плыть обратно в Германию на своём 10-футовом пляжном катамаране. Начал он с двух хлипких корпусов и платформы, игрушка, на которой катаются в пруду в воскресный полдень. Сверху он выстроил монструозный фанерный ящик в качестве каюты, высотой в полный рост и с

полным комфортом. Два маленьких корпуса не могли выдержать такой вес, тогда он добавил ещё два корпуса в середине. Венчалось сооружение маленькой мачтой, парусом и было снабжено подвесным мотором. Он планировал идти вдоль кромки берега и вытаскивать судно каждую ночь на пляж. На сумму, которую он потратил на этот проект, можно было купить один из недостроенных корпусов, которых много в Дурбане, но таков был выбор Ральфа, он пойдёт на своём пляжном катамаране.

Самые разные люди приходили ко мне со своими проектами. Раз подошли двое парней, спросить совета. Они собирались украсть местную чартерную яхту и отправиться в плавание. Парни всё продумали, когда они рассказали свой план, я подумал, что если они люди действия, то имеют все шансы на успех, как раз сейчас они занимались ремонтом двигателя на этой яхте. Однако мне показалось, что они больше болтуны и мечтатели, не смотря на свои татуировки и парусный жаргон. Когда они попросили меня раздобыть какие-нибудь документы на лодку, я пообещал. Я был уверен, что яхта никуда не денется со своего причала и это были легко заработанные пятьдесят баксов. И так оно и случилось: через несколько месяцев их выслали из страны по какому то сфабрикованному обвинению, связанному с их предполагаемым делом, а лодка осталась там, где и была.

Приходили отец с сыном, семейная команда из Дурбана. Последние 17 лет они строили катамаран по проекту Варрама и конца строительству пока было не видно. Другой строитель катамарана, строивший возле своего дома, вдруг обнаружил, что не сможет спустить своё детище с холма по крутой, извилистой дороге, его лодка была слишком широкой. Тогда он спроектировал её в разборном варианте. Когда катамаран был полностью готов, окрашен и обстроен, его можно было разделить на две части, отвезти на слип и снова собрать. Однажды,после полудня прикатил на мерседесе доктор толстячок. - Есть тут лодки из Германии? - спросил он меня. - Я тоже раньше был яхтсменом, сейчас нет. У меня остались старые сигнальные ракеты, я хотел отдать их. Судя по акценту он был откуда то с Рейна. Ракеты? Мне нужны были сигнальные ракеты, показать чиновникам, что я оснащаю лодку в соответствии с их требованиями. Я спросил его, не согласится ли он считать меня почётным немцем, так как сам я из Праги и был женат девять лет на немке. - Что? Девять лет женат на немке!? Как ты столько вытерпел? Да ты сумасшедший! Сочувствие оказало свой эффект и я получил ящик просроченных ракет, которые потом предъявил властям.

Мечта многих состоятельных южноафриканцев, перебраться

на более зелёные и безопасные пастбища, забрав с собой свои деньги. Государство, чтобы противостоять утечке капиталов, строго контролирует денежные потоки. Ранд не является свободно конвертируемым и экспорт валюты запрещён, что порождает бесконечные мошеннические схемы по перемещению богатств за границу. В обстановке неопределённости перед первыми выборами, многие бизнесмены купили дорогостоящие яхты, в качестве средства для бегства с определённой суммой в виде лодки. Побережье Дурбана переполнено великолепными яхтами, которые никогда, никуда не ходят. На каждой из них есть яхтенный негр, который присматривает за ней, и он не обязательно чёрный, как например Стэн.

Стэн, истощённый, молодой белый парень, слегка заикается. Он начинал водолазом на флоте, потом пять лет погружался на алмазодобывающих драгах на западном побережье. Когда их новая драга затонула во время перегона, Стэн потерял работу. Некоторое время он перебивался изготавливая и продавая кожаные сандалии, пока не нашел место, смотреть за корпоративной гоночной яхтой, пришвартованной в Пойнт Яхт Клубе. Плата небольшая, но он жил на борту и обязанности были не очень обременительные. Стэн крепко пил и после четырёх часов после полудня уже был плохим собеседником, однако он оказал мне услугу - однажды вечером представил меня своей сестре. Выглядит она потрясающе, очень сексуально: огненно рыжая шевелюра, безупречные силиконовые сиськи и манеры шлюхи высокого класса. Она работала секретарём в юридической конторе амбициозной адвокатши. Жалкая зарплата, кот и однокомнатная квартира с видом на Пойнт Яхт Клуб. Одержимая своим весом, она жила на пилюлях для похудения с эфедрином, державших её в тонусе днём, и на виски и травке, чтобы отключиться ночью. Ужасно одинокая, она больше всего боялась состариться в одиночестве, хотела любви, при том, что была не способна и не желала любить сама. Эгоистичная и надменная, мечтала о принце, который заберёт её из унылого офиса и поселит в домике с забором из белого штакетника. Когда же принц появился, в виде предложения от одного из самых богатых клиентов конторы, она его не узнала и отшила, так как он был индийцем среднего возраста. С тех пор секс, грог, трава и телевизор, это всё, что было у неё в жизни в её неполные тридцать лет.

Моя собственная жизнь тоже стала непростой. Я был на мели, часто совсем без денег. Я немного подрабатывал столярными работами на лодках яхт клуба, потом три недели занимался внутренней обстройкой на французской чартерной яхте, которую

смутно помнил с Мадагаскара. Я продал вещи, которые привёз оттуда и затянул пояс. На заработанные деньги заполнил трюм продуктами, то что осталось, потратил на товары для продажи, большая часть которых оказались ошибкой. Мне не нравилось в Дурбане. Я намеревался стоять здесь до конца сезона циклонов, до мая, но постоянное напряжение и ежедневные проблемы сильно утомляли. Например, я отправил цепь на гальванизацию в другой город, так как в Дурбане не было никого, кто этим занимался. Её должны были вернуть через три дня, но всё, что я получил после этого, это обещания, обещания и обещания — завтра, в понедельник, на следующей неделе... Это становилось уже смешным, спустя пять недель я так ничего и не получил.

Деньги, что у меня оставались, закончились, пришлось залезать в продовольственные запасы. Последней каплей стал случай, когда я увидел, как женщина умерла прямо на улице, но никому не было до неё дела. На главной улице, недалеко от «Herrick Marine», в небольшой нише в стене, она скрючилась на полу и умерла, как собака. Она была чистая, молодая, в туфлях и приличной одежде, вовсе не бродяга. Естественно, она была чёрная. Скорее всего она болела и помочь ей было некому. Когда я увидел её, два санитара пытались распрямить её окоченевшее тело. Никто из прохожих даже не обращал на это внимания. Я рассказал об этом местному парню в баре, но он лишь сказал: - Одной меньше.

Депрессивное место заставляет забыть о хороших людях, которых встречал здесь, только позже, в воспоминаниях, они проступают из серой толпы. Я встретил несколько удивительных личностей в Дурбане. Не успел я встать на якорь у Пойнт Яхт Клуба, как увидел алюминиевый динги направляющийся к нам. Высокий молодой человек с короткой стрижкой, в очках, управлял маленьким подвесным мотором. Жестянка лихо развернулась у борта и парень передал мне пластиковый пакет, полный продуктов: буханка великолепного цельнозернового хлеба, йогурт, пара яблок, бананы и две банки пива. Только яхтсмен может оценить, какое это удовольствие после долгого перехода. - Добро пожаловать в Дурбан, - сказал он с явно немецким акцентом, - заходите в гости, когда закончите с формальностями. - Он показал на большой, выкрашенный в красный и зелёный цвета, Варрамовский катамаран, пришвартованный за линией яхт и тут же ушёл. Так я познакомился с Хансом, одним из хулиганов Индийского океана, капитан Джамала много рассказывал о нём в Носи Комба. Ханс купил свой катамаран в Англии, вместе со своей женой перегнал его в Южную Африку, безостановочным переходом и занимался

на нём коммерцией на Мадагаскаре и Коморах. Сейчас он перевооружал катамаран с бермудского, на паруса типа «клешня краба». - Я превратил свою старую мечту в кошмар, - сказал он. Во время последнего пробного выхода в Дурбане у него сломалась мачта. Это был просто ошкуренный ствол лучистой сосны, у неё мягкая, непрочная древесина. Я предложил использовать эвкалипт.

Спустя несколько дней Ханс сова подъехал: - Ты умеешь валить деревья? - Конечно. В Тасмании я не мало их спилил. Я взял свой топор, ручную пилу и мы погрузились в старый «Моррис», который Ханс одолжил у своего тестя. За рулём была его жена. Мы отправились по шоссе, через дурбанские пригороды, пока не нашли то, что искали — заросли молодых эвкалиптов, росших зелёной полосой вдоль дороги. Женщины уехали выпить чашечку чая к ближайшей дорожной развязке, а мы в это время выбрали и свалили будущую мачту, очистили от коры и скатили вниз по склону холма, поближе к дороге и, дождавшись машину, уехали обратно. У одного из странствующих яхтсменов в яхт клубе был небольшой фургон, от компании, в которой он работал. Рано утром в субботу мы втроём отправились обратно, быстро загрузили ствол и прежде чем кто-то заметил, что росший у дороги эвкалипт умыкнули, нас уже след простыл. Ханс отбуксировал ствол к лодке на динги. Они вышли из Дурбана в феврале и я слышал в Носи Комба, что через Мозамбикский канал они прошли очень быстро.

Я вышел вслед два месяца спустя и был очень рад что покидаю Дурбан. У меня вызывает антипатию менталитет его жителей. Они достойны того ада в котором живут, они его создали и продолжают сохранять, своим надменным поведением, полным отсутствием толерантности и сострадания. Это звучит грубо, это и есть грубо, но так я это вижу.

Все мои друзья одиночки ушли, кто в Кейптаун, кто в Бразилию, Кехаар остался один. Я перешёл на верфь траулеров, мне нужна была сварка, подремонтировать ветровой рулевой. Я по прежнему ждал, когда вернётся якорная цепь. Мою лучшую цепь украли в Морондава вместе с якорем, в настоящее время у меня остался лишь короткий кусок обычной коровьей цепи с запасным якорем. От фирмы ничего не было слышно, я даже не мог больше отыскать её, телефон был отключен, она просто испарилась. В пасхальные праздники я выбрал якорь, по прежнему без цепи, и направил Кехаар на север, обратно на Мадагаскар.

Берег Занджи.

«Занджи», слово из старинного персидского, означающее — чёрные люди, так что Занзибар, Занджи-бар, означает «берег чёрных людей». Так называют всё восточно-африканское побережье находящееся под арабским влиянием, от Мозамбика до Сомали. Торговцы из Йемена и Омана посещают эти места уже по крайней мере две тысячи лет. «Прибрежное плавание в Эритрейском море» - руководство по плаванию в западной части Индийского океана, было написано греческим купцом из Александрии в 110 году нашей эры. В нём упоминается множество торговых городов на восточном побережье Африки. Самым южным из них была Софала, современная Бейра в Мозамбике. Многие считают, что Софала, это библейский Офир, откуда царь Саломон привозил золото и слоновую кость. Золото, слоновая кость и рабы приносили арабам такое богатство, что в 1840 году султан Омана перенёс свой двор в Занзибар. Его потомки правили оттуда до самой кровавой революции в 1964 году. Помимо ислама объединяющим фактором для занджи был общий язык — суахили.

Для меня суахили язык особенный, это первый иностранный, который я начал учить, задолго до того как принялся за английский, французский либо что-то другое, более полезное. Я не могу сказать, почему это был именно суахили. С детства я знал чешский и русский, так что это был совсем нелогичный шаг. В шестнадцать лет, из своих скромных сбережений я внёс плату в крупнейшей языковой школе в городе и записался на вечерние курсы суахили. Каждый год мы начинали учиться примерно вшестером, но уже через несколько недель нас оставалось только двое — я и Кирилл, ученик краснодеревщика, на год младше меня. И никто из нас не мог объяснить, почему мы выбрали суахили. Конечно, мы оба мечтали путешествовать, но Восточная Африка, это всего лишь одно из многих мест и мы знали, что английский или немецкий были бы намного полезнее.

Люди говорят, что если знаешь два, три языка, то выучить ещё один совсем просто. Я в этом не уверен. Подобное слышишь лишь от тех, кому и один иностранный выучить лень. Не имеет значения, по какому методу вы учите язык, все они включают одно правило: языком необходимо заниматься час в день, каждый день без исключений. Если же вы оказываетесь в стране где на этом языке говорят, то будет проще, он будет вбиваться вам в голову весь день. Самый лучший способ изучения языка, который я знаю, был усовершенствован сэром Ричардом Бартоном,

который свободно говорил на многих восточных языках. Он жил с местной женщиной, не говорящей по английски. Я тоже могу рекомендовать этот метод, прогресс в изучении быстрый и приятный, к тому же вы поймёте ещё одну вещь. Живя с женщиной, с которой вы не можете свободно говорить, вы обнаружите, что большая часть человеческого общения является простой болтовнёй. Возможно около восьмидесяти процентов того, что мы произносим, просто бессмысленные пассажи, необязательное напряжение голосовых связок. Если ваша спутница вдруг углубится в лингвистические дебри, достаточно изредка поглядывать на неё и периодически вставлять слова, вы вряд ли упустите что-то важное, если не очень хорошо понимаете её язык, осмысленная беседа достаточно редкий феномен.

Я был ещё школьником, когда начал учить суахили, но местом занятий была университетская библиотека. Моя будущая Альма Матер, Карлов университет был основан в 1348 году. Его библиотека — огромный зал в стиле барокко в центре Старой Праги. Сводчатые потолки расписаны фресками, высокие, узкие окна пропускают мало света и в аудитории постоянно угрюмый сумрак. Эмалевые печи, высотой в два этажа, никогда не топились и зимой было морозно. Рядами стоят квадратные дубовые столы, маленькие настольные лампы отбрасывают круг света размерами чуть больше книги. В тусклом свете едва можно разглядеть дальний конец огромного помещения, заполненного приглушённым бормотанием студентов, готовящихся к экзаменам. Мне нравилась атмосфера места: затхлый запах книг, закрывающих все стены, шушуканье студентов, равнодушный библиотекарь за письменным столом на приподнятой платформе. Это была первая, из длинной череды библиотек, служивших мне суррогатным домом, когда я был в Пути.

После четырёх лет занятий суахили я начал учить классический арабский, но, прежде чем успел достичь хоть какого-то заметного прогресса, мне представилась возможность сбежать из коммунистической Европы. Я проскользнул под Железным Занавесом и направился совсем в другом направлении, так что мои знания остались невостребованными на следующие двадцать лет. Суахили пришёл с Занзибара, у него сложная, чужеродная грамматика, её упрощают, когда суахили служит в качестве общего языка общения на побережье. Но на Занзибаре говорят без упрощений. Чистота разговорного языка, поэзия для слуха. Уличные лоточники торгуются о цене, родители покрикивают на детей, водители отпускаю замечания по поводу прохожих женщин, всё это на чистейшем, удивительно богатом языке. Спустя двадцать лет, с полученными в аудитории

знаниями, мне нужно было многому научиться. Я собирался остановиться где-нибудь, чтобы заняться этим. Будучи в Ламу, я обнаружил, что суахили, на котором там говорят, ужасен, если на нём вообще говорят.

Побережье Суахили плоское, однообразное и скучное. Низкие мангровые заросли отороченные коралловыми рифами, омываемые сильным Сомалийским течением. Оно стало свидетелем моего самого крупного навигационного просчёта на сегодняшний день. Это был хороший урок, я не точно сопоставил ориентиры с картой. То, что видишь здесь на горизонте затянутом дымкой, может соответствовать практически любому месту на карте.

Во время ночного перехода в Мтвапа Крик, в пригорода Момбасы, я попал впросак. Утреннее определение с секстантом предупредило, что мы прошли вдоль берега гораздо дальше, чем я думал. Я не поверил, это означало бы, что средняя скорость в течении ночи была девять узлов. Теоретическая скорость «Кехаара» шесть узлов. Я сравнил туманную береговую линию с картой, всё прекрасно совпадало. Нет, похоже на этот раз секстант ошибся. Я отметил результат определения в журнале как «неубедительный» и направился в реку через сложный проход между рифами руководствуясь подробной картой Мтвапа Крик. Яхт клуб оказался там, где и должен был находиться, я встал на якорь напротив него. Представьте моё удивление, когда менеджер тактично поправил меня: мы были не в Мтвапа а в Килифи, в двадцати милях дальше по побережью. Только теперь, внимательно присмотревшись, я убедился, что карта не точно соответствовала местности. Здесь был автомобильный мост, река была шире, рифы расположены по другому, не было маяка. Всё это я проигнорировал. Мы должны были быть в Мтвапа и я подогнал местность под карту. Секстант опять оказался прав. Вы можете с ехидцей спросить, мол не пора ли приобрести GPS? Я, так же ехидно вам отвечу: - Не упоминайте Килифи и GPS в одном предложении. Годом раньше моего памятного ляпсуса шкипер из Германии потерял лодку лишь потому, что предпочитал смотреть на GPS а не на горизонт. Он вышел из Килифи с новой командой туристов-рюкзачников. Из за сильного течения, отлива и дующего в сторону берега пассата условия в море были очень некомфортными. Вся команда укачалась и шкипер повернул обратно. Тем временем стемнело и он попытался войти ночью. Это самоубийственное решение, никто из местных яхтсменов на это не решился бы. Каким то образом он нашёл путь между рифами, и когда уже заходил в реку, передал румпель одному из членов команды, страдающему от морской

болезни, а сам спустился вниз, проверить GPS. Зачем? Уже ясно были видны береговые огни в ста ярдах. Лодка врезалась в каменный утёс, выдающийся с северного мыса. Команда выбралась на берег, но пассат раздробил ферро-цементную лодку в порошок.

Со времён колониальной эры в Африке осталось много яхт-клубов. В Танзании они эксклюзивные, помпезные и дорогие. В Кении наоборот, дружелюбные и дешёвые. Там безопасно оставить лодку и отправиться путешествовать по стране. Но на Занзибаре нет действующего яхт-клуба, был один, но всё что от него осталось, это лицензия на продажу алкоголя. Там приходится стоять на рейде, ближе к городу среди паромов с материка, либо на две мили к северу от города, возле пляжа. Ни одно из этих мест не обеспечивает ни комфорт ни безопасность.

Занзибар это остров, длиной 60 миль. В главном городе, который тоже называется Занзибар, проживает сто тысяч человек. Трудно сказать, что делает его привлекательным. Привлекает не какая-то отдельная особенность, а множество мелких деталей вкупе. Занзибар всегда был торговым и деловым центром восточной Африки. Стоун Таун хорошо сохранился, многие здания отреставрированы или реставрируются. Знаменитые резные двери, новые и старые, извилистые узкие улицы, безуспешно пытающиеся справиться с современным потоком машин, базары, лавки специй, продавцы кофе, туристы, моряки с доу. Повсюду древность и недавнее прошлое смешиваются с современностью, самые различные влияния встречаются здесь. Не могу себе представить более депрессивного сочетания, чем ислам и коммунизм вместе: унылое, немыслимое отрицание жизни. Но африканское жизнелюбие пережило и это. Много бледнокожих попало под очарование Африки, многие остались здесь, но спроси их почему, и они не смогут дать вразумительного ответа. Как можно объяснить, что умный и способный человек едва сводит концы с концами в стране, где ему не рады, где нет даже минимального комфорта и безопасности, где общая бедность и болезни влияют и на его собственное положение? Это невозможно объяснить никакими рациональными доводами, не испытав на себе.

Однажды, на якорной стоянке на Занзибаре, я проснулся в сумерках от боя барабанов, разносящегося над водой. Это «нгома». Африканцы возвращались с рыбалки на рифе, били в барабаны и пели. И я подумал, что вот она — жизнь, какой она была до коммунизма, до ислама, до аристотелевой логики — первобытная песня живого человека. И сразу захотелось стать её частью, жить по принципу: - Да чёрт с ним, с завтра! - по

сравнению с которым наша обывательская осторожность кажется стерильной и безжизненной. Глядя как они весело набиваются в и без того переполненное такси, громко торгуются за каждый манго или жадно запихивают в рот рисовую кашу с растресканного блюда, понимаешь, что им тоже ничто не чуждо. Они живут сейчас, сегодня, нищие, грязные, без надежд на будущее, свободные от неврозов и агонизирующей нерешительности. И незаметно, постепенно тебя затягивает в это, независимо от того, насколько не в своей тарелке ты чувствовал себя вначале. И если ты не достаточно сильный и циничный, то рискуешь легко потерять свою хрупкую идентичность, не приобретя новой. В таком месте владение собственной лодкой избавляет от любых неудобств, к которым это может привести. Где бы ты не находился, у тебя есть своё убежище, где можно укрыться. Не отель, не другое обезличенное жильё, у тебя с собой твой дом. После суматошного дня ты возвращаешься в свой угол, своё жилище. Так легче сохранить свою идентичность в сложных и ошеломляющих условиях. Я считаю, что нигде это не является таким важным, как в Африке, ибо мало что может быть более жалким, чем белый человек потерявший своё племя.

Лодка также даёт свободу выбора. Это последний образ жизни, когда можно послать всех вокруг. На своей лодке можешь жить так, как считаешь нужным, сам распоряжаться своим временем, принимать собственные решения. Можешь уйти куда угодно и когда угодно, и к чёрту всё вокруг. В Африке, в сочетании с местными нравами, это превращается в сильнейшее чувство личной независимости. По многим причинам обычные яхтсмены не ходят в этой части Индийского океана. Они пересекают его и идут дальше. Но оставшись здесь на некоторое время, попадаешь под действие чар и уйти из Африки оказывается очень трудно.

Я бросил писать и высунул голову в люк, чтобы почувствовать бриз, освежить мозги, вернуть свои мысли обратно на землю, к реальности. Похоже моё сочинительство завело меня куда-то далеко. Огляделся вокруг. Стая грифов кружила над головой, голосистый муэдзин из громкоговорителя зазывал правоверных на вечернюю молитву. Мимо «Кехаара» прошли парусные доу, пробиваясь против свежего бриза. Время полного прилива, мутная коричневая вода пролива Ламу шелестит песчинками по бортам. Реальность? Какая реальность? Африканская реальность? В Африке ничего не делается просто. Вероятность совершения простых действий здесь описывается кривой, извивающейся, прежде чем выстрелить по касательной в сомнительное. Банальное и очевидное каждый день переплетается со странным и

невероятным. Хотите реальности? Почитайте сегодняшние газеты: - В Сомали три само провозглашённых президента и огромные территории, которые игнорируют их всех. - Бывший президент Замбии, управлявший страной двадцать семь лет, депортирован, как нелегальный эмигрант. Кто-то раскопал, что он вовсе не Замбиец, а родился в Малави. - Заир прекратил хождение своей обесцененной инфляцией валюты и ввёл в обращение «Новый Заир». Правительство заявило, что отныне все сделки с алмазами, а там это большой бизнес, будут проводиться не в американских долларах а в «Новых Заирах». Все согласились. Проблема лишь в том, что Центральная провинция, в которой производятся все эти алмазы, не признаёт «Новый Заир» как легальную валюту и использует старую, которая стала нелегальной два года назад. - Кения: матч местной футбольной лиги был прерван, когда болельщики заметили в одних из ворот бутылку воды. Заподозрив, что это «жу-жу», амулет для защиты от гола, они наводнили поле, требуя убрать её. В завязавшейся потасовке множество зрителей и тренер получили травмы. Игра была продолжена, когда пострадавших увезли в больницу. Это примеры только из одной дневной газеты. Хотите ещё «приземлённой» реальности?

Вдоль побережья Кении протянулся пояс из пунктов наблюдения, оборудованных по последнему слову техники и технологии, установленных специалистами американского флота. Он тянется от Кисивани, на юге, до Ламу. Высокие башни радаров с маленькими аккуратными домиками у основания окружены заборами с колючей проволокой и охраняются вооружёнными часовыми 24 часа в сутки. Радары крутятся, снаружи на домиках горит свет, охрана настороже, но никто не смотрит на экраны радаров. Комнаты управления всегда пусты. Всё это не имеет никакого отношения к внешней безопасности Кении или контролю контрабанды. Это было частью иностранной помощи. Какой то высокопоставленный чиновник из правительства положил в карман десять процентов стоимости проекта и одобрил его.

Ещё реальности? В Занзибаре я искал следы Синдбада Морехода. И там я видел морского монстра прямо из «Тысячи и одной ночи». Рыбаки выловили его в Нангви. Как? Я так и не понял. Я намерил в нём двадцать футов, то есть он был длиннее чем их доу. Потребовалась половина населения деревни, чтобы вытащить его на пляж, за первую линию пальм. Это была рыба-пила, туша в три четверти тонны, с акульими плавниками, налитыми кровью глазами на верху маленькой головы, из которой торчала пила длиной четыре фута, и скрытой снизу

щелью рта шириной в фут. Плоской передней частью она напоминала болид формулы один, мощный и угрожающий, настоящий монстр морских глубин. Аукционер из рыболовного кооператива, жилистый старик в толстых очках, уверенно руководил разделкой. Для него разделка морских монстров была обычной работой. Сначала он велел привязать прочным тросом потенциально опасную пилу меж двух кокосовых пальм. Затем деревенский раздельщик рыбы отрубил её топором. Для этого потребовалась смелость, так как монстр начал биться и крушить всё кругом. Следом отсекли большие плавники. Ко времени когда начали потрошить, посмотреть на жестокое зрелище собралась большая толпа. Удар топором между глаз не убил его полностью. Примитивная нервная система продолжала работать долгое время после смерти. Сердце, размером с мой кулак, вырезали и бросили в песок, где оно продолжало биться ещё пол часа. Огромная печень была разрезана и продана по частям. Кипячением из неё извлекают тёмное масло - «сифа», его используют для защиты деревянных лодок, смазывая корпус изнутри. Оставшаяся туша была разрублена на две части. Две конкурирующие команды рыботорговцев торговались за них. Во время аукциона что-то пошло не так, началась ругань и крики. Плавники принесли столько же выручки, сколько всё остальное вместе взятое. Лишь пила осталась стоять у пальмового дерева, ею никто не заинтересовался. Если бы мне кто-то рассказал подобную историю, я, наверное, вряд ли поверил. - Да ладно! Что вы мне лапшу тут вешаете. Такие чудища только моряцких байках встречаются. И сердце бьющееся само собой на песке..? А я видел всё это собственными глазами, и подумал, что критиковать морские легенды нужно осторожнее.

Несколькими месяцами позже на Мозамбике со мной случилось курьёзное происшествие. В наступивших сумерках я спускался вниз вдоль побережья, обошёл мыс Дельгада, благодарный ему за то, что работал маяк. Заходя в большой защищённый залив я промеривал дно своим лотом в поисках места для якорной стоянки. Карта говорила, что дно будет медленно подниматься на протяжении ещё нескольких миль, и действительно, шнур в двадцать саженей всё ещё не доставал дна. Дул лёгкий бриз, гладкая вода, светила яркая луна— приятное плавание. Внезапно я увидел в лунном свете небольшой светлый песчаный островок, прямо по курсу. Я сверился с картой, там ничего нет. Померил глубину, дна нет. Я подошёл так близко, что уже слышал шлёпанье мелких волн о берег. Прошёл на нос, готовясь отдать якорь, последний раз померил глубину, по прежнему нет дна и песчаный остров в пятидесяти ярдах впереди.

Я был в полном недоумении, видел очень мелкое песчаное дно и совсем рядом было больше двадцати саженей глубины… Потом оно выдохнуло! Спящий кит! Я бросился к румпелю и резко развернулся назад. Мы собирались встать на якорь наките. Сказочная история, никто не поверит.

В последующие несколько суматошных дней в Пальме я практически забыл о происшествии, лишь позже, во время перехода через пролив на Мадагаскар, снова вспомнил о нём. Поразмышляв некоторое время, я достал потрёпанную книжку «Тысяча и одна ночь» и принялся перечитывать глядя на всё уже совсем другими глазами.

Ламу.

По одному из научных слухов город Ламу в северной Кении является местом рождения Синдбада Морехода. Как пришли к такому выводу, я не знаю, в сказках арабских ночей говорится, что родина Синдбада, Багдад времён правления Гарун аль-Рашида, около 1200 лет назад. Более старые персидские источники утверждают, что это Сур, в Омане. В фольклоре суахили множество историй о Синдбаде. Рассказчики прочно связывают его с культурой суахили, придумав даже сомнительную этимологию его имени - «siendi baada» - «я буду там раньше других». Современный Ламу упоминался в книгах по крайней мере лет за сто до до эпохи Гарун аль-Рашида. Это место вполне подходит в качестве места рождения Синдбада. Ламу и по сегодняшний день остаётся городом моряков. Более тысячи парусных судов зарегистрированы у капитана порта.

Ламу, это анахронизм, единственной целью существования которого является быть анахронизмом. Город, в котором совершенно нечем заняться. Он лежит на плоском засушливом острове отделённом проливом от африканского материка. Два градуса к югу от экватора и пятьдесят миль от границы с Сомали. Там нет моста, соединяющего остров с материком и нет машин. В настоящее время там всего один автомобиль, Ленд Ровер комиссара округа. Из других экипажей только два древних трактора, перевозящих мусор. Они сваливают его на краю болота за скотобойней. Свалка абсолютно чиста. Городские обезьяны съедают весь растительный материал, включая газеты, паршивые марабу, с размахом крыльев в семь футов, и стаи грифов, подбирают всё остальное.

Главная улица Ламу лежит в квартале от моря. Её длина миля, а ширина редко где превышает восемь футов, этого достаточно, чтобы могли разойтись два гружёных осла. До 1830 года главная улица была набережной, но жители сваливали мусор на пляж и постепенно насыпали участок суши, в результате форт и другие важные строения отодвинулись на пятьдесят ярдов от моря. Периферийные улицы имеют ширину три, четыре фута, сточные воды текут по узким канавам вниз по холму.

Центральная часть города состоит из старинных арабских домов. Однажды Барри провёл меня по своему дому. Барри, англичанин среднего возраста, с ногой поражённой полиомиелитом. За несколько долларов в день он подрабатывает менеджером в престижном австралийском кафе в городе и, по совместительству является британским консулом в Ламу.

Пятнадцать лет назад Барри и его жена Дот приехали в Ламу и купили разрушенный дом, которому было больше двухсот лет. Дом был построен из коралловых блоков на известковом растворе, стены осыпались, потолок обвалился. Единственными его обитателями были тысячи летучих мышей.

Следующие десять лет Барри и Дот потратили на реставрацию дома. Входят в жилище через «дака» - полузакрытую террасу с каменными скамейками. Она похожа на маленькую комнату, у которой отсутствует стена выходящая на улицу. Все дела с посторонними людьми обсуждаются в дака — не на улице, в тени, но не внутри собственного дома, чтобы живущим в нём женщинам не приходилось прятаться от посетителя. Некоторые из домов соединены между собой мостиками на уровне второго этажа, с той же целью, скрыть женщин от посторонних глаз.

С террасы в комнаты заходят через деревянную, богато украшенную резьбой, дверь. В Африке в дверь не стучат, вместо этого громко кричат: - Ходи!, что то вроде: - Есть кто дома? Если вам рады, вы услышите: - Карибу! - и можете входить. Если не отвечают, нужно повторить: - Ходи! Если же и третья попытка оказалась напрасной, нужно уходить. Понятно же, что либо никого нет дома, либо вас не хотят видеть.

В домах есть раздельные зоны для хозяина, для его женщин и для слуг и рабов. В каждой части есть даже своя кухня. Главный вход украшен затейливой гипсовой лепниной. В стене сделаны две ниши, там стоит Коран. Фронтальная стена гарема испещрена множеством квадратных отверстий и покрыта мелким орнаментом. Она служит для того, чтобы сбить с толку дьявольских духов. Попав в дом дух сразу видит множество уютных дырочек. Он любит углы и уютные места. Но их так много, что он не знает, какое выбрать, мечется от одного к другому, путается и сбивается с толку. В конце концов он убегает в панике от этого безумия через единственный выход, крохотное окошко, которое в обязательном порядке делается в боковой стене под самым потолком. Комнаты дома обращены внутрь, прочь от дороги, если есть место, то они выходят окнами во внутренний дворик - «киванда». Окна очень маленькие, безо всякого остекления, они служат больше для вентиляции, чем для света. Мебели в арабских домах почти нет, лишь напольные ковры. Потолки поддерживаются мангровыми стропилами, длина имеющихся шестов определяет максимальную ширину комнаты.

Ванная, кирпичный короб с дренажным отверстием посередине. Внутри в ней встроено небольшое латунное блюдо, в котором живёт маленькая рыбка, поедающая личинок комаров. Дома имеют два или три этажа на разных уровнях. Крыши

плоские и ночью на них очень хорошо. Сидишь на свежем ветерке, смотришь на город сверху. Лабиринт узких кривых улочек, десятки крохотных, состоящих из одной комнаты, магазинов и чайных, мальчишки кричат на улицах и ослы - ослы, повсюду ослы. Их вопли конкурируют с криками муэдзина. Ослы перевозят грузы и людей, бродят по улицам в поисках съестного, воруют овощи с прилавков на рынке, срут на улицах. На тот момент в Ламу насчитывалось более трёх тысяч ослов. Там даже есть ослиный приют, для больных и покалеченных животных, который содержат англичане.

Население Ламу составляет 13.000, частично арабы, частично чернокожие, немного индийцев из Гуджарата. Большинство населения мусульмане умеренного толка. Их мечети не имеют минаретов, они выкрашены внутри в живые цвета и используются также в качестве мужских клубов. Мужчины носят хану — длинные одежды, и куфии — вышитые тюбетейки. Арабские женщины покрываются чёрными буи-буи, скрывающими их лица от посторонних. Чернокожие женщины с материка такого не носят. Они заплетают волосы в косички, одеваются цветисто и толстеют при первой возможности.

Гомосексуализм открыто демонстрируется на улицах. Многие белые эмигранты осели в Ламу только по этой причине. Здесь их принимают такими, какие они есть и им не приходится ничего скрывать, как в своих родных странах.

И пусть вас не обманывает покорный вид арабских женщин в их буи-буи, трудно назвать их угнетёнными. Интриги, измены и проституция процветают, как и в любом другом обществе. Вечерами на улице часто можно встретить полностью покрытую чёрным фигуру проститутки, заманивающую потенциальных клиентов. Однажды, высунувшаяся из под буи-буи рука коснулась меня: - Пойдём со мной. Она была такая тонкая и костлявая, что не было сомнений — СПИД очень распространён в Африке. Словно сама смерть протянула ко мне руку из под чёрного одеяния.

Выбор развлечений ограничен, Коран не одобряет. Молодёжь играет в футбол, в каждом посёлке есть песчаная площадка. Пожилые мужчины отдыхают в тени тамариндов на берегу моря, сидя скрестив ноги на камышовых циновках расстеленных на земле. Они играют в «Бао», захватывающую азартную игру. В игре используют 64 камушка. Бао — означает доска или планка. В доске вырезаны 32 лунки, в которые камушки кидают. Есть много вариантов Бао, начиная с простейшей версии для туристов, которая есть не что иное, как бездумное убивание времени, до оригинальной арабской игры с очень сложными правилами, по

которой в Ламу проводится ежегодный чемпионат.

Дважды в неделю в город самолётом привозят кат из Меру в Кении. Здесь его называют — мираа. Его поставляют маленькими короткими пучками с обрезанными листьями и веточками, оставляют только самые сильнодействующие кончики с верхним листом. Два доллара за пучок, это дорого. В Ламу два доллара это средняя дневная плата рабочего на побережье, но кенийский кат очень сильный и маленький пучок обеспечит очень долгий эффект.

До 1987 года Ламу был крупнейшим рабовладельческим центром с плантациями на материке, на которых трудились рабы. Когда британцы отменили рабство в своём протекторате, экономика пришла в упадок. Ламу вернулся к экспорту мангровых шестов для строительства. Каждый год, в мае, десятки больших парусных доу, гружёных шестами, отправлялись в Иран и в Персидский залив. Обратно они возвращались с декабрьским муссоном, с грузом сушёных фиников. Потом правительство запретило экспорт мангров и экономика снова рухнула. За счёт чего население живёт сегодня, загадка. Я спросил об этом Барри. - Они продают вещи друг другу. Я согласился с этим и продал ему свою пишущую машинку для британского консульства.

Около тридцати пяти процентов мужчин, кормильцев семьи, в Ламу работают в публичных учреждениях правительства Кении, но многие из них не местные, они приезжают на должность с материка. В дюнах за городом есть кое какое сельское хозяйство, и тут есть куда развиваться. Однажды я и Фабиан отправились в дюны в поисках косточек хуа. Я только что закончил вырезать доску для бао из обрезка мангового дерева и мне нужны были игровые камушки. Местные используют в их качестве симпатичные, серо-зелёные косточки плодов хуа, колючих кустов, которые вроде бы растут в дюнах. У меня было лишь смутное представление о том, как они выглядят. Мы бесцельно блуждали среди пыльного подлеска и редко разбросанных пальм, когда на тропинке появились два чернокожих мужчины. Один из них, высокого роста, представился: - Майкл Окела. Да. Конечно. Они знают кусты хуа. Пошли.

Мистер Окела интересный тип. Высокий, симпатичный, энергичный, излучающий ауру уверенности. Свой трудовой путь он начинал в семидесятых годах «пляжным мальчиком», карманником и зазывалой туристов. С тех пор он стал респектабельным. Днём работает в офисе комиссара округа, у него тринадцать детей от двух жён. Одна жена живёт в Ламу, другая на его ферме в семьдесят акров на материке. На ферме он высадил манговые деревья. Планирование семьи у него

достаточно простое: - Каждый раз, когда у меня рождается ребёнок, Аллах посылает мне деньги. Почему я должен останавливаться?

Через пол часа ходьбы мы вышли к удивительному, буйно поросшему зеленью участку посреди сухих кустарников. Ещё одно предприятие мистера Окела. Два года назад он арендовал у правительства два акра заброшенной земли и нанял местного жителя, помочь его обработать. Они вырыли колодец. Как и все неглубокие воды в Ламу, вода в колодце была солоноватая, не пригодная для питья, но для полива растений годилась. Каждый раз, уезжая в город, работник должен был возвращаться с ослом нагруженным ослиным навозом, который он собирал на улицах Ламу. Так с помощью ослиного навоза и солоноватой воды из колодца они превратили песчаную пустошь в пышный сад. Четверть акра, высокая кукуруза, четверть акра кассава, отличные помидоры и перец. На следующий год будет возделано ещё пол акра, маниок и другие овощи для рынка Ламу. Отличная ферма. Без экспертов мирового банка, без иностранной помощи, без правительственных субсидий, Майкл Окела просто взял и сделал.

Через две мили ходьбы мы наконец достигли цели его утренней прогулки, убогой хижины сборщиков пальмового вина. Я уже встречал их во время моих прошлых прогулок по дюнам. Это суровые типы с длинными ножами, голые, если не считать грязной набедренной повязки,со спутанными волосами и плохими зубами. Они бродят по острову, делая надрезы на низкорослых пальмах с листьями похожими на опахала, собирают сок в пластиковые бутылки и продают его в городе. В Ламу алкоголь можно купить только в английском пабе. Мусульманам приходится находить свои связи со сборщиками вина. Здесь, у источника напиток был свежий, сладкий и в пол цены, совсем не то пойло вызывающее похмелье, каким он становится на второй день. Было ещё довольно раннее утро, когда мы набились в уже и без того переполненную хижину. Большинство гостей были государственные служащие из Ламу, официально все на работе. Напротив меня сидел офицер таможни, я хорошо помнил его по стычкам с его департаментом. Он широко улыбался мне: - Карибу. - Добро пожаловать. Он был на службе, но здесь, в хижине бутлегеров, мы все были друзьями.

А как же косточки хуа? Мистер Окела сдержал слово, по пути он показал нам прекрасные лианы и мы позже остановились там, чтобы наполнить карманы блестящими косточками. Они до сих пор есть у меня.

Другая форма экономической активности в Ламу, прямые экономические инвестиции из за рубежа. Саудовская Аравия

построила большую новую больницу для своих мусульманских братьев. Но они не предусмотрели денег на оборудование и врачей, поэтому больница осталась лишь зданием. Единственная медицинская помощь, которая там оказывалась регулярно — приём родов.

Множество гостиниц в городе были открыты на деньги, которые там открыто называют: «деньги белой женщины». Симпатичный «бич бой» встречает белую леди, туристку, она влюбляется в него и в его суровую страну, они женятся и на её деньги открывают гостиницу в Ламу - купить старый дом в Кении стоит не дорого. Очень немногие западные женщины могут адаптироваться к мусульманскому обществу. Белая леди неизбежно сбегает домой, а её инвестиции остаются.

Несмотря на то, что сейчас дальние плавания совершаются всё реже, кое где сохранилось традиционное судостроение, оно разбросано по побережью, начиная с пляжа за свалкой в Ламу. Обычно делают обшивку из красного дерева поверх набора из мангров. Большая часть работ, это ремонт, замена сгнивших поясов обшивки, но когда строится новое судно, это произведение искусства. У суахили есть даже поэма о постройке джахази. Суда строятся без чертежей и размеров, основные инструменты при постройке: тесло и двуручная лучковая дрель. Качество работы самое высокое из того, что я видел на всём африканском побережье. Мне сказали, что самые лучшие джахази строят в Кисингитини, на острове Патэ. На всех лодках на носу укреплены резные раскрашенные доски с названием, в основном на арабском. Я собрал около ста пятидесяти названий, некоторые из них религиозные или поэтичные.

Старые парусные традиции сохранились и в другом. Небольшую рыбацкую лодку с Сейшел, переделанную двадцатишестифутовую яхту с двадцатисильным мотором, унесло в океан и прибило течением к африканскому берегу к северу от Ламу, у границы с Сомали. Все три рыбака выжили и правительство Сейшел оплатило им авиабилеты домой в Викторию. Оно заплатило также трём местным морякам с Ламу, чтобы они перегнали лодку на Сейшелы, когда муссон будет дуть в нужном направлении. Для того, чтобы отыскать остров, лежащий за тысячу миль в океане с сильными течениями, у них были лишь карта и компас. Старый «находа» - капитан перегона, пришёл в кафе, спросить моё мнение о некоторых технических аспектах плавания и отвесил мне немало комплиментов.

Не смотря на сильное присутствие военного флота и таможни, там очень развита контрабанда с Сомали. Каждый раз, увидев новую доу, вставшую на якорь в отдалении от города, я

спрашивал друзей, откуда она пришла. Ответ всегда был один и тот же: - Ооо! Она пришла из открытого моря. В Сомали шла гражданская война, но джахази из Момбассы и Ламу ходили в Кисимайо. Деревянные лодки без моторов невидимы для радаров.

Туризм в Ламу расцветает и глохнет вместе с ситуацией в регионе. Восток и север Кении наводнены вооружёнными и очень мобильными бандами, приходящими из Сомали, Эфиопиии Судана. Ламу входит в зону действий «шифтас» - это общее название мародёров из Сомали.Впервые эти воры и браконьеры появились в Кении в восьмидесятых годах. Согнанные войной с родных мест и вооружённые автоматическим оружием, они истребили в Кении почти половину оставшихся слонов и почти всех носорогов. Мистер Лики, министр национальных парков Кении, вооружил своих егерей автоматами АК-47 и приказал стрелять на поражение. В национальном парке любой идущий человек, браконьер, посетителям запрещено выходить из транспортных средств. Только в национальном парке Тсаво было убито 1300 браконьеров. Шифтас ретировались и занялись просто бандитизмом. Они нападают на автобусы, поезда и приграничные города до Гариссы, главная дорога, ведущая в Ламу, периодически становится небезопасной. Прийти в сам Ламу они не осмеливаются, но всё побережье к северу обезлюдело из за их набегов. Осталась лишь деревушка Киунга, слишком бедная, чтобы её грабить. Реакция армии на это очень вялая, начальник штаба в Кении этнический сомалиец.

В своё время Ламу был конечным пунктом путешествий хиппи в Африку. Он очень напомнил мне Катманду, каким я знал его в семидесятые годы. Сейчас хиппи сменили экологически сознательные рюкзачники из среднего класса, респектабельные, скучные и неприятные. «Пляжные мальчики», местные дельцы имеют их как хотят: прогулки на доу за большие деньги, барбекю на пляже, вечеринки в полнолуние, ныряние в мутной воде.

В Ламу есть аэропорт, он располагается на острове Манда, отделённом узким проливом. Остров, по большей части совершенно голый, там нет грунтовых вод. Там где растут джунгли, располагается заброшенный итальянский курорт. Курорт страдал от проблем с нехваткой воды. Итальянцы качали её из Ламу по трубопроводу проложенному через пролив. Вместо того, чтобы закопать трубу в землю, они просто положили её на поверхности. Каждый раз, когда мучимый жаждой абориген проходил мимо чёрной пластиковой трубы, он доставал ножик и проделывал в ней дырочку, чтобы попить. Итальянцы по-прежнему не закапывали трубу. Потом нечистый на руку менеджер сбежал с деньгами и курорт закрылся.

На северной стороне острова есть совсем другой курорт, которым владеет Бруно. Он охраняется доберманами и посторонние там не приветствуются. Проживание плюс завтрак стоит 2600 долларов в неделю на человека, среди гостей короли, президенты и рок звёзды. В остальном остров совершенно пуст. Иногда, после сезона дождей, с материка приходят крестьяне, расчищают участки под посевы. После сбора урожая они снова исчезают, если им вообще удаётся что-нибудь собрать, весной стада диких слонов переходят с материка через пролив и уничтожают поля.

Я провёл в Ламу два месяца, ожидая пока сменится муссон. Самое увлекательное занятие, которое можно найти в Ламу, это сесть на набережной и смотреть. За спиной, в тени тамариндовых деревьев слышно клацанье косточек хуа о доску. Напротив мальчишки запускают на перегонки по гладким плитам променада свои модели. Из деревянных щепок и полиэтиленовых пакетов они конструируют гениальные штуковины, приводимые в действие ветром. Регулярный паром на материк, ходит на дизеле, но большая часть судов парусные. Парусные лодки перевозят камень, добываемый на острове Манда, мангровые шесты с болот, людей с соседних островов, армейские подразделения по борьбе с бандитами. Я видел, как через пролив перевозили стадо крупного рогатого скота. Телят поднимали на борт, а взрослых животных загоняли в воду. Их привязывали за рога и заставляли плыть за лодкой. На другой стороне лодка выбрасывалась на пляж и животные шли дальше своими копытами.

Общее название лодок - «доу», не используется ни арабами ни африканцами. То, что англичане называют доу, называется «джахази» («судно» на хинди), водоизмещающее океанское судно с транцевой кормой и одним парусом. Рея паруса всегда длиннее лодки. На Занзибаре я измерил одну рею — в ней было восемьдесят футов. Она была сделана из пяти частей, связанных вместе. Такой большой парус невозможно поднять на ветру, он всегда сложен и частично обмотан вокруг реи когда её поднимают. На большом джахази требуется около часа усилий всей команды, чтобы поднять рею с парусом с помощью кабестана. Когда она оказывается на самом верху мачты, моряк тянет за верёвочку и огромный парус раскрывается в один момент с щелчком похожим на удар хлыста. Три тысячи квадратных футов парусины захватывают бриз и корпус устремляется вперёд, поднимая нос из воды. Джахази имеют водоизмещение от сорока до двухсот тонн. Суда меньшего водоизмещения, до двадцати тонн, называют «машуа». У них рея тоже никогда не бывает цельной, минимум из трёх частей. Машуа, это судно для рыбаков

и местных перевозок. Иногда можно встретить джахази с острой кормой, их называют «мтори». А «доу» называют плоскодонные дощаники со штевневой кормой, длинной 20…30 футов. Обычно на них передвигаются с помощью шестов по мелким мангровым протокам.

Чтобы покрыть повседневные расходы, я продал большую часть своих ценных книг дилеру из племени Кикуйю. Двенадцати струнная гитара, пишущие машинки и мадагаскарский ром помогли собрать капитал для предстоящего коммерческого рейса на Мадагаскар.

В середине октября юго-восточный ветер утих и я начал продвигаться на юг вдоль побережья.

Торговец в лохмотьях.

Свой первый миллион я сделал в Туамасина на Мадагаскаре, на рынке, продавая поношенную одежду. Тот факт, что в твёрдой валюте это был эквивалент примерно недельного заработка рабочего в Австралии не умалил восторга от того, что это был миллион. Толстая пачка цветастых банкнот давала ощущение успеха. Впервые в жизни я зарабатывал торговлей и миллион малагасийских франков дался не быстро, в среднем по 50 000 (12 долларов) в месяц. Идея зарабатывать на жизнь торговлей не возникла неожиданно. Она развивалась постепенно и возникла задолго до того, как я построил свою лодку. По натуре я не торговец, мне нравится работать руками, чем я и занимался. Я верил в упорный труд, работу на самого себя, поэтому работал всегда много. Моя же бывшая жена придерживалась полностью противоположных взглядов. Она считала, что нужно просто сидеть и желать, чтобы появились деньги, и если желаешь достаточно сильно, то так оно и будет. Но у неё не получалось. После восьми лет брака она продала наш дом и ферму, выслала мне чек на тысячу долларов за беспокойство, а остальное оставила себе. Это заставило меня задуматься.

«...прошло немного времени и я снова почувствовал непреодолимое желание путешествовать по свету, увидеть далёкие города и острова в поисках наживы и приключений. Я закупил большую партию товара и поплыл по Тигру до Басры. Подгоняемые попутными ветрами мы плыли много дней и ночей от порта к порту, от острова к острову, продавая и обменивая свои товары, торгуясь с купцами и чиновниками повсюду, где только могли встать на якорь.» - Узнали отрывок? - Синдбад Мореход из тысячи и одной ночи. С этого волшебного параграфа начинаются все его истории. Он звучит обманчиво просто, но в нём ничего не потеряно при переводе. Он вдохновлял меня снова и снова. Синдбад был больше купец, чем моряк и его истории о неудачных коммерческих путешествиях.

Мой опыт на рынке в Туамасина научил меня тому, что всё, что необходимо для успеха, это хороший товар по хорошей цене и если купить его достаточно дёшево, наверняка не прогадаешь. Не беспокоясь о правилах и предписаниях я решил последовать стопами Синдбада, стать независимым трейдером на своём собственном судне. Прошёл целый год с того момента как я принял это решение, прежде чем я сел и проанализировал ситуацию на холодную голову. К тому времени я уже предпринял несколько фальшстартов, но в целом мои попытки были

обнадёживающими. У меня не было никаких убытков и не было стартового капитала, но оказалось, что деньги не самое важное, чего мне не хватало больше, так это информации. Я встречал несколько человек на лодках, которые зарабатывали подобным образом, но, когда речь заходила о бизнесе, они держали рот на замке. Поэтому я совершил разведывательное плавание вверх вдоль восточного побережья Африки и обратно, к жемчужине Мадагаскара, чтобы увидеть, что, где и почём, чтобы собрать местную информацию, включая любые портовые слухи и истории, независимо от источника их происхождения.

Я целыми днями толкался на рынках, бродил по периферийным улицам торговых городов, пил литрами кофе в грязных индийских магазинах и тесных конторках, пил ящиками газировку с белыми эмигрантами, беседовал с дилерами, стараясь найти нужных людей. Я выносил мозг шкиперам чартерных лодок, в местных рюмочных беседовал с моряками туземных судов, проводил долгие часы сидя на пляже, болтая с рыбаками, они охотно делились всем, что знали о своих местах. В больших городах искал в библиотеках и книжных магазинах всё, что как то связано с местной историей, географией и экономикой. Я снова занялся серьёзным изучением языков, которое забросил на годы. У меня хорошая память и постепенно в моей голове начала складываться полная картина этого уголка океана, где не действуют законы. И то, что я увидел, мне очень понравилось, это была анархия возможностей безо всяких внешних правил, именно то, что мне нравится.

Итак я начал карьеру коммерсанта. У меня не было иллюзий. В различных планах и схемах по зарабатыванию денег недостатка не было, от сумасшедших безрассудных авантюр, до дельных бизнес предложений. В каждом из них были свои трудности и большая часть становилась малореальными. Но я пришёл к выводу, что в итоге всё зависит от человека. Если тёртый бизнесмен занялся бы этими проектами, большая часть из них увенчалась бы успехом. Проблема лишь в том, что ни один уважающий себя бизнесмен не стал бы подходить к этим делам на расстояние выстрела. Заниматься этим, удел пьяных моряков, и мы пробуем, не оглядываясь на то, насколько плохо всё вышло в последний раз.

Я начал безо всякого капитала. Я знал, что поначалу будет трудно, чтобы заработать деньги,нужно потратить деньги. Нужно что-то есть, нужно красить лодку, платить за то и за это...

Несколько мешков старой одежды, которую я насобирал попрошайничая у богатых людей в Дурбане, я продал на Мадагаскаре и на выручку купил ванили и пятнадцать галлонов

рома. У меня ещё остались 160 долларов наличными. Хэй! Мы делаем деньги! И безо всякого начального капитала, просто из вещей, которые люди считают бесполезными. Представьте себе, если пойти в действительно богатую страну, такую как Япония, где общество потребления заставляет вас выкидывать абсолютно хорошие вещи лишь потому, что они вышли из моды. Можно нагрузить лодку их мусором и перевезти в Африку. Вы сделаете состояние. Так родилась сумасшедшая идея шопинг рейса в Японию. На протяжении последующих лет она периодически снова всплывала и возвращалась.

Ваниль и ром я продал на Занзибаре и почувствовал, что уже достиг чего-то. Тут же последовали неудачи. Большая часть моих первых доходов испарилась, когда в Носи Бэ на «Кехаар» забрались воры. Они нашли одну заначку с деньгами, но больше ничего не тронули. Потом я надолго застрял в Ламу, в ожидании муссона. Когда снова вернулся на Занзибар, там было неспокойно, в преддверии предстоящих «свободных» выборов. Воры опять посетили мою лодку в Дар-Эс-Саламе, унесли мою последнюю пару обуви, бухту троса, судовые часы и рыболовные принадлежности. На лодке просто не осталось ничего, что можно было забрать. Они забрались на борт среди бела дня, когда я в городе тратил весь свой капитал, закупал тюки импортной секод хэнд одежды, как единственный шанс сняться с финансовой мели.

В конце ноября, когда сезон циклонов подошёл к концу, я был в Северном Мозамбике, намереваясь идти через пролив в Мадагаскар. У меня было пятьсот фунтов одежды, два доллара наличными и очень скудные запасы провианта. Я думал, что если сделаю всё быстро, то успею сделать рейс на Мадагаскар и уйти до прихода циклонов. Это означало идти против ветра на обратном пути, но, пережидать сезон дождей на Мадагаскаре, означало бы потратить весь мой капитал на проживание и снова оказаться банкротом. Я спросил благоразумного моряка, что он думает о сезоне циклонов в этом году. Он бросил на меня угрюмый взгляд из под густых бровей и с брезгливой миной заковылял прочь, бормоча что-то о том, что это моя лодка а не его. Эх! Это точно! Это моя лодка и ничья больше. Чёрт с ним, один раз живём! Я вышел на Мадагаскар.

Рейс получился удачный. Проходя острова Мафия, я лишился ветрового рулевого. Ночью он запутался в длинной рыбацкой сети. Я нырнул под лодку с ножом, но, прежде чем я успел срезать сеть, триммер оторвался и утонул. Теперь мне нужны были встречные ветра, при которых Кехаар сам держит курс. И я получил их, лишь штили и встречные ветра на протяжении последующих двух тысяч миль. Переход через Мозамбикский

пролив был быстрый, я бы даже сказал приятный. Пять дней, чтобы дойти до берега и ещё два, чтобы спрятаться в своём личном убежище в устье Барамахами в двадцати милях от Носи Бэ.

Глухой угол в Барамахами я выбрал не случайно. Я выбрал его своим личным портом входа уже давно. В этот раз я избегал встречи с властями Носи Бэ как дьявол избегает святой воды. Их пошлины за оформление входа достигли совсем ненормальных размеров, у меня не было таких денег. К тому же у меня был груз. Они очень любопытны и всегда настаивают на том, чтобы подняться на борт. Несколько мешков одежды, которые были у меня в прошлый раз, легко было рассовать по лодке, но пять больших спрессованных тюков с наклейками «Канада» потребовали бы какого-то объяснения. Четыре месяца спустя я вернулся уже не с пятью, а с двенадцатью тюками. Пришло время использовать мой опыт хорошо прятаться.

Барамахами, идеальное место, тихая заводь с хорошо защищённой якорной стоянкой, небольшими глубинами и илистым дном и свободным от кораллов заходом, возможным в любое время суток. Вокруг нет поселений крупнее чем дюжина хижин. Три небольших приливных речки впадают в залив, по которым на пироге можно попасть во внутренние районы дикого полуострова, богатые рисом, кофе, мёдом и съедобной дичью. Там нет дорог, нет магазинов, ничего нет, но можно купить рис, кокосы, рыбу, лимоны и иногда курицу. Там очень спокойная жизнь.

Ночью берега Мадагаскара абсолютно черны, не видно ни огонька. Придя в полдень после ночного перехода по тёмным проливам вглубь залива Барамахами, я встал на якорь недалеко от зарослей мангров чтобы поспать несколько часов. Времени на отдых после перехода было немного. Мальгаши люди прямолинейные, любопытные и абсолютно не стеснительные. Где бы вы не бросили якорь, вскоре там появится пирога, выяснить, что можно с вас поиметь. Обычная комбинация, старик и мальчик в рваной одежде, на самой трухлявой пироге, какую можно найти в деревне. Они приходят попрошайничать и начинают с того, что я называю «мальгашский гамбит»: - Сигареты? Рыболовные крючки? Футболка в подарок для моего мальчика?

- Извини, приятель. Нет ни сигарет, ни крючков, ни подарков. Есть кое-какая одежда, но это на продажу, мне нужны деньги. - И почём? Я показываю образцы и называю цену. Реакция всегда одинаковая — шок. - Эй, мужик ! Это очень дёшево!

Гамбит принят. - Погоди, я смотаюсь за своей благоверной и деньгами. Скоро буду.

Они всегда возвращаются толпой на лучших пирогах, я делаю первые продажи и получаю бесплатную рекламу. Мамки, возвращаясь в деревню, идут похвалиться сделанными покупками. Когда, спустя час, я появляюсь в деревне, представляться мне уже не нужно. Обходя таможенные пошлины, оптовиков и налоги я мог просить очень низкую цену, продавая качественный товар а не барахло. Я установил цену, триста процентов от инвестированных денег. Если на закупку товаров потрачено триста долларов, нужно выручить тысячу, учитывая потери от краж, порчи вещей, обмена валюты, подарков, взяток, скидок при оптовых покупках. Чтобы добиться этого, нужно покупать дёшево, невероятно дёшево. Дешёвые вещи также легче продать. Если вы купили футболку за доллар, то, чтобы получить прибыль, вы должны продать её за три, если вы заплатили за неё тридцать центов, можете продать её всего за доллар. Придётся продавать в три раза больше, но продать три футболки по доллару гораздо проще, чем одну за три. Мой бизнес процветал также за счёт людской жадности. Когда люди покупают что-то очень дёшево, они тратят гораздо больше, чем планировали.

Как раз в тот момент у меня не было динги. Моя последняя долблёнка сгнила и развалилась ещё в Ламу. Выход с лодки на берег превратился в головную боль. На второй день моего пребывания в Барамахами из мангровых зарослей ко мне выплыл молодой парнишка, выпрашивая сигареты и рыболовные крючки. Я игнорировал его просьбы и спросил, сколько он хочет за свою пирогу. Она мне понравилась, новая, даже ещё не совсем законченная, выдолбленная из цельного куска ствола манго длиной пятнадцать футов, очень лёгкая. Парень уплыл, ему нужно было подумать. Он вернулся после обеда и за четырнадцать долларов наличными, заработанные этим утром на пляже, я стал счастливым обладателем ещё одной туземной «лака» с аутригером. Она отлично мне послужила, я ходил на ней по местам со страниц «Нэшнл Джиогрэфик», поднимался на много миль по крокодиловым протокам, забирался в укромные заливы и совершал инкогнито рейсы в Носи Бэ.

Мальгаши народ непоседливый и новости быстро распространяются от деревни к деревне, пешком и на пирогах. Думаю известия обо мне дошли уже и до властей. Я уверен в этом, но я передвигаюсь быстро и беспорядочно, безо всякого плана и системы, а чиновники слишком ленивы, чтобы работать эффективно. Я ставил Кехаар в глубине залива и исследовал побережье на своей долблёнке, прихватывая с собой каждый раз тюк тряпок. Как только люди узнавали, что я продаю одежду, они толпами гребли к Кехаару издалека, прибывали с рассвета до

темноты. Никто не хотел остаться без покупок. Я спрашивал у всех, откуда они пришли, как велика их деревня, о их землях и урожае. В разное время года, разные области оказываются полны денег, но обычно в магазинах нечего купить, если вообще есть магазины. И это подходящее время для торговли. В одних деревнях деньги появляются от туристов, приезжающих посмотреть лемуров или сходить с туземцами на охоту на свиней. Или там заготавливают мангровые шесты и листья равеналы для строительства. Пик заготовок приходится на время перед началом сезона дождей. Другие крестьяне зарабатывают продавая урожай, будь то рис, кофе, марихуана или ваниль. Через два года торговли у меня сложилась цветастая карта экономики северо-западного Мадагаскара.

Услышав о ещё одной небольшой деревне запрятанной в мангрaх, я отправился туда сразу после полудня, потом поднялся по узкой тропинке на холм Амбато Рено (Место Воды). Деревенька с видом на побережье. Там всего с дюжину хижин в тени гигантских манговых деревьев и кокосовых пальм. Между хижинами росла молодая весенняя травка, повсюду бегали клушки с цыплятами. Над хижинами-кухнями поднимались две струйки дыма. Двоих жителей деревни я уже встречал раньше на берегу, поэтому моё появление здесь было совершенно натуральным, не смотря на то, что я, судя по всему, был первым белым забравшимся туда. Став торговцем, перестаёшь быть чужаком, становишься частью местной экономики, частью жизни общества. Турист всегда остаётся её наблюдателем, коммерсант становится участником. Ты ешь их пищу, пьёшь их воду, спишь с их женщинами, зарабатываешь их деньги. Люди относятся к тебе совершенно по-другому, рассказывают тебе вещи, которые ты никогда не ожидал услышать. Мне нравится расположившись на веранде чьей то хижины, присматривая за товаром, сплетничать со стариками, впитывая расслабленно-ленивую атмосферу места. Это здорово.

Постоянно случается что-нибудь неожиданное. В деревушке из трёх хижин, в устье реки, я встретил семейство коморских ростовщиков, акул кредитного бизнеса. Старая толстая мама сидела на циновке перед хижиной, рот полон золота, маленькая рубиновая запонка в носу. Она только взглянула на мой товар, прикинула, сколько заработает, перепродав его по деревням и купила всё оптом. Её сын отправился на пироге со мной на Кехаар, чтобы купить ещё тюк.

А ещё бартер. Разнообразие предлагаемых продуктов изумляет: от изделий ручной работы и местных продуктов, которых я никогда не видел прежде, до ручных лемуров, шкур

аллигаторов или ночи с деревенской красавицей. Я рассматривал любые предложения, и если они были выгодны, принимал их. Возвращаясь после этого торга в мангровых зарослях, я имел 280.000 мадагаскарских франков (55 долларов) наличными, большую пригоршню сушёной свинины, две живых курицы. Ещё я купил четырнадцать капоков (три килограмма) кофейных зёрен, папайю и два стебля сахарного тростника. Неплохо для второй половины дня. И повезло, украли всего четыре футболки и одну юбку.

На побережье воровство универсально, воруют все, везде и всё. Молодые и пожилые, в глухих деревнях и в больших городах. Я много раз ловил худую старушку, пытающуюся улизнуть в одной из моих футболок, за которую она не заплатила. Каждый раз, когда я ловил кого-нибудь, ни разу не слышал ни слова извинения, ни раскаяния, только громкое возмущение тем, что посмел остановить их.

Как бывший магазинный жулик, я знал на что обращать внимание. Самый распространённый приём, создать неразбериху в том, что уже оплачено, а что нет. В одной из деревень подобное мошенничество было таким буйным, что я был вынужден отдать им их деньги, забрать товар и уйти. Им это не очень понравилось, как вы можете себе представить. Я торгую бывшими в употреблении тряпками, они все разные и я не могу запомнить их все. Я набиваю их в мешки, они слёживаются, мнутся и по складкам я могу определить, какая одежда моя, какая нет. На одежде, в которой приходят покупатели, таких складок нет. В небольшом месте, я ещё могу всё отслеживать, но когда толпа большая, всё выходит из под контроля. Средство против этого простое, я внимательно, насколько это возможно, наблюдал за ними, подсчитав, что теряю на кражах 10...15 процентов товара, я поднял цену на 20 процентов, продавалось всё равно быстро. А в особенно вороватые деревни я всё же перестал ездить.

Такую интенсивную работу я не мог выносить слишком долго. Через три-четыре дня суматошной торговли денежные запасы деревни заканчивались, так же как и запасы моего терпения. Мне нужен был перерыв и я уходил в море. Не в соседний залив, там я не смог бы отдохнуть от мальгашей. Я достаточно хорошо знаю местные условия и использовал отлив и ночной бриз, чтобы уйти куда-нибудь подальше. Знакомая проститутка сказала мне, что видела, как Алекс пошёл в сторону Носи Митсио, в тридцати милях отсюда. Алекс, младший брат Ханса, я рассказывал о них в Дурбане. Он был одним из шкиперов, с кем мне тоже нужно было переговорить. Я выбрал якорь и вышел в ночь. На утро я был на Митсио, но никого не

застал. Тогда я купил в в деревне живую козу, и оставался на борту, пока от неё не осталась лишь небольшая кучка косточек. После многих месяцев, в течении которых я не ел ничего кроме риса, фасоли и кофе, это не заняло у меня много времени. Три дня я просто бездельничал: спал, ел, читал, ел, забыв обо всём остальном. За это время я прочитал от корки до корки «Войну и мир», это был замечательный антидот против сумасшедших мальгашей и нервной жизни в тропиках.

В идеале торговля должна идти в двух направлениях: вы продаёте товар и закупаете местные продукты для обратного плавания. К сожалению Мадагаскар может предложить мало интересного. Там есть хорошие ремесленные изделия, но их нужно везти в богатые страны, для Кении и Индии они не годятся. Ванильные палочки и крепкий дешёвый ром, продающийся в канистрах, лучшие товары, но их не так просто обратить в наличные, а наркотиками я не занимаюсь. У меня на руках осталась стопа денег, высотой восемь дюймов, совершенно бесполезных, так как банки их не обменивают, мадагаскарский франк не конвертируемая валюта. Пришло время воспользоваться своим частным банком, я иду в Носи Комба.

Всего пять лет назад, о нём никто даже не слышал. Когда Мадагаскар открыли для туризма, первые отчаянные путешественники пускались в часовое плавание на пирогах из Носи Бэ в Носи Комба. Им там очень нравилось и некоторые пытались там остаться, не смотря на все препятствия чинимые властями. Остров Носи Комба почти круглый, пять миль в поперечнике, в центре возвышается гора высотой 1700 футов и со стороны он похож на перевёрнутую миску. Местные называют гору Эн Кетса Бэ — Большая Гора, с моря её видно за сорок миль. Издалека остров выглядит пышным и зелёным, заросшим лесом, подойдя ближе видишь, что он покрыт в основном зарослями бамбука и лантаны, с цветными заплатками вырубленных и выжженных участков и лишь нескольких долин покрыты лесом, так как объявлены охраняемыми. Во времена иезуитской миссии от пляжа на плато была дорога для джипов, чтобы вывозить кофе и ваниль, растущие в глубине острова. Иезуиты ушли и дорога превратилась в скользкую пешеходную тропу, на острове нет транспортных средств. Вдоль побережья протянулась цепочка симпатичных рыбацких деревень, главная из них, Ампангорина, расположена на севере, напротив Носи Бэ. На горе тоже везде живут люди. Все холмы покрыты сетью тропинок, идущих от деревни к деревне, от одной группы хижин к другой. Пресная вода есть повсюду, многие водопады падают прямо в море. Говорят,что до 1990 года на Носи Комбо в экономике не

использовали деньги, всё менялось на основе бартера. Жители холмов выращивали рис, фрукты, овощи, ваниль кофе и марихуану, многие береговые кланы имеют землю в горах. Когда появились туристы с деньгами, они принесли их с собой в горы. В мой первый приезд я тоже попал под очарование острова, это была идеальная база для моего бизнеса. Я провёл там два месяца, знакомясь с людьми, и даже за такое короткое время заметил, как быстро меняется их жизнь. Благосостояние приходящее без усилий разрушает человеческие ценности. Каждый раз, когда я возвращался, прогресс шёл всё быстрее, изменения становились заметнее. Я видел, что происходило, многие местные жители тоже.

Всё началось из за лемуров, семья Виктора обладает монополией на деньги которые за них платят. Они владеют участком земли, за которым растут джунгли, где правительство организовало «парк лемуров». Там расчистили от подлеска небольшую тропу, чтобы легче было ходить, и лемуры быстро привыкли толпиться вокруг, привлечённые предлагаемыми фруктами. Клан Виктора живёт по обоим сторонам единственной тропы ведущей в парк и правительство поручило ему взымать небольшую, пол доллара, плату за вход. Это эквивалент дневного заработка работника. Пока посетителей было мало, ничего не происходило, потом тур-операторы открыли Мадагаскар и большие круизные суда стали заходить в Носи Бэ. Толпы денежных туристов переполняли паромы идущие на Носи Комба, чтобы посмотреть на лемуров. У них обычно не было местной валюты и для них пол доллара, доллар или даже два, было всё равно. Они приезжали группами, по пятьдесят или восемьдесят человек за раз, в сезон приходили два или три судна в неделю. Семья Виктора собирала деньги за парк, другим жителям деревни тоже кое что перепадало. Плетение, резьба по дереву и проституция теперь самые главные направления экономики. Часть денег Виктора попадает в карманы правительства, но большая часть остаётся у него. Это лёгкие деньги, они приходят без труда и подрывают всю структуру ценностей острова.

Сами жители деревни понимают, что сама концепция «парка лемуров» смешна. Лемуры бродят по всему острову в поисках фруктов. На Носи Комба нет собак, которые могли бы их распугать, собаки здесь - «фади» - табу. Другое табу защищает лемуров от ещё одного врага — человека. Жителям острова запрещено их есть. Лемуры стали совсем ручными и превратились в настоящих вредителей. Как только вы начинаете чистить банан, они чуют его издалека, на большом расстоянии, тут же прибегают и начинают скакать и прыгать вокруг, пытаясь

вырвать его из рук. На Носи Комба, само название которого на местном диалекте означает «остров лемуров», живёт только один вид, называемый Маки (macaco macaco). Они выглядят как гибрид обезьяны, опоссума и кошки. Самцы угольно чёрные, самки коричневатые, с белой бахромой вокруг морды. Они лазают, бегают и прыгают в трёх измерениях одновременно, прыгают боком, карабкаются вниз головой, показывают акробатику на лианах. Пушистый хвост, такой же длинны как и тело, служит пятой конечностью, когда они передвигаются по своим постоянным маршрутам высоко в кронах деревьев. Когда возбуждены или злятся, они издают звуки похожие на хрюканье свиней. Когда мадагаскарский мальчишка подражает хрюкающей свинье, это означает — лемур. На сегодняшний день маки являются краеугольным камнем благосостояния на райском острове, количество торговых лавок вдоль центральной аллеи деревни удваивается с каждым моим последующим визитом.

Я прекратил морализировать по поводу того, какой эффект оказывают наши путешествия на неиспорченное человеческое общество. Моё собственное присутствие здесь точно так же вредоносно. Тогда я подходил к этому прагматично. У людей есть твёрдая валюта, которая мне необходима, и если я предложу им больше, чем они могут получить за неё в нелегальном индийском магазине в Носи Бэ, они продадут её мне.

Самое сильное впечатление от этой поездки оставил вечер, когда я ходил менять деньги в Ампангорина. Летя на всех парусах в сумерках я прошёл напрямую через риф и встал на якорь в своём обычном месте, недалеко от водопада. Хорошо отдраился, принял душ, наполнил канистры питьевой водой, после чего отправился в деревню. Там все знали меня и как и я их. Я планировал быстро обойти всех друзей, но постоянно останавливался поболтать с кем-нибудь. Первый, кого я встретил на тропе, был Аматра, старшина деревенских плотников. Ему 78 лет и он, как обычно, был пьян. У него девять детей, самому младшему, от пятой жены, всего три года. Я видел некоторые его работы, сделанные раньше. Построенные им дома были безупречны. Каркас традиционной мадагаскарской хижины строят из круглых мангровых шестов или грубо отёсанного дерева. Все соединения сделаны врезкой и пробиты деревянным шипом, традиционно, ещё до недавнего времени в строительстве не использовались металлические гвозди. Когда же в Носи Комба появились туристы, Аматра решил, что выгоднее работать на них. На холме, за своей хижиной, он открыл мастерскую. С пол дюжины молодых мастеров вырезают для него из дерева фигурки, модели долблёных пирог, маски, скопированные из книги о

искусстве Бенина. Они вырезают одни и те же модели снова и снова. Изделия продаются в импровизированных лавках в деревне. Аматра получает с этого неплохие деньги, но он все их пропивает. Он сразу стал выпрашивать у меня несколько франков на ещё один стакан. Мадагаскарцы гонят отличный тростниковый ром разной крепости, до 97 процентов, это один из возможных экспортных товаров и я развёз его не одну бочку по Африке. В Ампангорине кроме трёх туристских ресторанов есть множество местных питейных заведений. В каждой деревне есть рюмочная. Их нельзя назвать барами. Если это киоск или небольшое кафе и у владельца есть лицензия, то его заведение называется пабом. В других местах рюмочные располагаются в задней комнате трактира, закутке без окон, с несколькими стульями и лицензией на продажу рома и пива. Трактирщики во всём мире очень предприимчивые люди, у них есть деньги на новый бизнес и они хорошо знают свою территорию, я часто заключал через них неплохие сделки.

Мы с Аматра сидели друг против друга в одной из таких тесных тёмных комнат за шатким столиком. Я наблюдал за деревенскими жителями и особо не слушал его бормотание. Через дорогу от нас стояла мадам Мириама, колоссальных размеров женщина банту среднего возраста. Она толкла молодой рис в деревянной ступе. Пестиком ей служила большая, длиной шесть футов, дубинка из твёрдой древесины. Она поднимала и опускала его одной рукой, словно это была зубочистка. Внезапно она остановилась, порылась в карманах, решительно перешла через дорогу и вошла в нашу рюмочную. Её плечи по ширине точно вписывались в дверной проём. Она протянула трактирщику купюру в 500 франков, самую мелкую купюру в обращении, стоимостью примерно в двенадцать центов. Хозяин налил ей сто грамм чистого рома из канистры. Мадам Мириам опрокинула дозу одним глотком и не моргнув глазом вернулась к своим вечерним обязанностям, толочь рис. Мы с Аматрой обменялись взглядами, вот это я понимаю, женщина. Я знаю ром в этом заведении, это не обычный сорокаградусный ром, это шестидесятиградусная настоящая огненная вода. Тем временем возле нас на свободный стул присел Флавиан. Ему только исполнилось двадцать, он тоже плотник, но в последнее время работает мало, он присматривает за магазином Ёзефа. Флавиан ещё один идеальный образец представителя народности банту. С его внешностью он мог бы смешаться с толпой где угодно в восточной Африке. Он спокойный, меланхоличный, без особых амбиций, немного тщеславный, но честный. У него всегда есть доступ к долларам в магазине, и он пришёл спросить, почём я

меняю валюту.

Раз с ним произошёл очень странный случай. В субботу вечером мы все вместе были на деревенской дискотеке в «Ла Каверна», что на холме. Это место, где собирается вся деревня и все расслабляются на круглой площадке танцами под музыку рэгги, явно эротического содержания. Было ещё рано, до полуночи, толпа ещё только разогревалась, Флавиан успел уже потрястись на площадке и пропустить несколько стаканчиков. Он сидел на высоком стуле, опираясь на барную стойку локтями, разговаривал с барменом, капитаном Джамала. В следующий раз, когда я глянул в их сторону, то заметил в свете стробоскопов что Флавиан потихоньку раскачивался на стуле и дрожал. Его плечи тряслись, но не в такт музыке, он смотрел куда-то в даль, совершенно отрешённый от окружающей обстановки. Когда он встал и пошёл между рядами столов, он был похож на зомби в трансе, его трясло всё сильнее. Что это? Пьян? Или лихорадка? К этому времени кто то уже вызвал его тётку из деревни и я заметил, что все вокруг уже обеспокоены состоянием Флавиана, но никто не подошёл к нему, никто не остановил. По просьбе тёти двое парней последовали за ним, но не вмешивались. У Флавиана был приступ эпилепсии. Мальгаши не считают эпилепсию ни болезнью, ни одержимостью злыми духами, не ставят в ряд ни с каким другим поведением. Тётя Флавиана сделала мне знак, мы стали его няньками. Флавиан направился в лес за дискотекой, медленно блуждая вокруг, возвращаясь без определённой цели. В какой то момент мы потеряли его, оказалось он свернул с тропы и стал ломиться напрямую через кусты подлеска, пока не вышел на другую тропу ведущую в деревню. В конце концов он нашёл дорогу домой, дошёл, упал и заснул.

Странные детали обнаружились на утро. Один старик рассказал, что участок леса, по которому Флавиан бродил вчера ночью, много лет назад был частью деревни, а когда он ломился через лес, следовал по древней тропе, которую забросили задолго до того, как он родился.

Я оставил Аматра с его ромом и продолжил прогулку по Ампангорине. Капитан Джамала поджаривал кофейные зёрна у своего дома. Он исхудал сильнее обычного. Мы договорились встретиться у Мадам Мадио после ужина. Мой бывший матрос выглядел счастливым и спокойным, он не знал, что ещё до конца месяца его мадагаскарский бизнес партнёр мошеннически выбросит его из дома, что его депортируют, согласно новым иммиграционным законам и он улетит домой, в Италию, где его ждёт работа шеф повара в ресторане Болоньи.

До ресторана Мадам Мадио, который был моей базой в

течении двух лет, я добрался когда уже стемнело. Мадам Мадио мой самый большой друг на Мадагаскаре. Привлекательная пожилая женщина в возрасте за пятьдесят, она оставила двух мужей и, позже, французского бойфренда. Последние несколько лет невзрачный итальянец приезжает каждый год на несколько месяцев и увивается вокруг Мадам. В межсезонье они ездили в Италию. Бизнес у мадам собственный. Начинала она со своей хижины на краю села. Она готовила и предоставляла ночлег в свободной комнате. Когда скопила достаточно денег, построила первое бунгало. Потом ещё, потом собственный ресторан и дом для себя, и всё это как органичная часть деревни. Наши отношения абсолютно неформальные. Я редко питался в ресторане с гостями, чаще вместе с персоналом. Мадам никогда не просила с меня оплаты ни за пищу, ни за галлоны кофе, которые я выпивал здесь по утрам. Я же из каждой поездки привозил ей подарки: одежду, обувь, кухонную утварь. Однажды, смутившись тем, сколько еды я поглощал у неё на кухне, из очередного плавания на Носи Митсио я привез и подарил ей живую козу. Она сразу пригласила дюжину друзей и устроила праздник. В другой раз у неё не было клиентов и было нечем кормить персонал, кроме пустого риса. Мадам спросила, нет ли у меня немного сушёной фасоли или лука, пока она не съездит завтра утром на рынок в Носи Бэ. Конечно же у меня нашлись запасы и фасоли и лука, даже если это было последнее, что у меня оставалось.

Я вошёл в ресторан, простое строение из мангровых шестов, расщеплённого бамбука и пальмовых листьев с цементным полом. Где то на задворках тарахтел генератор, давая электричество, около дюжины туристов ужинали. Через проход Мадам увидела меня из кухни: - Avia, Kristian. - Заходи, Крис. Я вошёл в хижину кухню. Весь персонал был здесь, все сидели на крохотных стульчиках, высотой всего в несколько дюймов. В центре, на полу из бамбука, стояла большая кастрюля варёного риса и множество горшочков с соусами, кусочками мяса, рыбы, овощей. Остатки после готовки для гостей. Мадам освободила место для меня и подала ещё один стульчик. Она сделала жест: - Miina – Угощайся. И я принялся за еду в мадагаскарском стиле: берешь рис ложкой и макаешь кончиком в соус. Мы обменялись приветствиями, новостями и сплетнями. Я знал всех присутствующих. Эдмонд - менеджер, ему за сорок. Он человек прямой и ужасно серьёзный, не пьёт, не курит, никогда не смеётся и не ходит на дискотеку, не любит музыку. Вы можете подумать, что это абсолютно скучный человек, но потом узнаёте, что у него девять детей от девяти разных женщин, ни на одной из

которых он никогда не имел намерения жениться. По слухам скоро у него будет и десятый. Суа - кухонный работник, дочь деревенского «президента», серьёзная симпатичная девушка типичной внешности банту. Её помощница Беатрис, полная противоположность, невысокого роста, плотная, с большой грудью, любительница рома. Выпив немного, сразу слетает с катушек. Бетсуло Клоун ушёл, как мне сказали, он сбежал от жены и стал лодочным-негром на яхте в Носи Бэ. На его место пришёл Жюль. Мы кивнули друг другу. Я делал неплохой бизнес с Жюлем и его семьёй. Теперь, когда он работает на Мадам Мадио, у него будет постоянный доход. Всё к лучшему. Когда мы закончили гору риса и другой еды, я отошёл за столик на террасе, выпить кофе. Капитан Джамала был уже там, он рассказал мне свою весёлую историю с того момента, как мы расстались в Морондава год назад. Атмосфера становилось всё более приятной, казалось должно было произойти что-то хорошее. Мадам Мадио пригласила нас в свою комнату позади ресторана. Следующая картинка в моей памяти — одна из тех сцен, которые невозможно описать, полная гармонии, открывающая все двери. Это когда ты чувствуешь: - Да. Это оно. Остановись мгновенье. Плавание на трёхмачтовом самбу в Моромбе, прогулки по ночным аллеям Ламу, звуки барабанов суахили, возвращающихся с рыбной ловли, обмен денег у Мадам Мадио... Это невозможно заснять на камеру или описать на бумаге. Моменты когда звуки, свет, намерения и поступки находятся в полной гармонии и на тебя словно что-то снисходит свыше. Свет. Да, свет очень важен здесь. Подобные ощущения случаются редко, но, чем больше времени я провожу в Африке, тем чаще это происходит. Чем больше я скатываюсь в жизни к дикому безразличию, тем яснее я ощущаю едва уловимое воздействие, исходящее от... Откуда? Я не знаю, я не могу это определить. Всё что я знаю, это то, что оно стало частью меня, и только ради этого стоило попасть в эту кабалу.

Тот вечер в комнате Мадио сохранил свою красоту, очарование романтики и чистого успеха. Я знал, что действую правильно, что осуществляю свои мечты на полную катушку. Представьте тёмную комнату без окон, тесную от старинной мебели, стены и потолок сплетены из полос бамбука. В одном углу низкий круглый кофейный столик из розового дерева, керосиновая лампа отбрасывает свет, которого едва достаточно, чтобы видеть лица сидящих вокруг. По стенам бегали гекконы, вокруг стола, в трёх удобных креслах сидели Мадам Мадио, капитан Джамала и я. Три толстых пачки банкнот лежали на столе. Кроме нас троих в комнате присутствовало ещё нечто -

доверие. Никто не пытался ничего скрыть друг от друга, и это чувствовалось. В всей сцене было что-то языческое и честное. Никаких пустых разговоров. При всём своём опыте в бизнесе Мадам не умела считать более чем до десяти, поэтому Джамала считал за неё. У него был аналогичный бизнес, вернувшись недавно с Сицилии, он, так же как и Мадам, скупал у местных жителей твёрдую валюту по выгодному курсу. Теперь часть её они продавали мне. Мы посчитали деньги, потом пересчитали ещё раз, рассовали пачки по карманам и разошлись. Магическое чувство постепенно рассеивалось, но в моей памяти оно запечатлелось как нечто более глубокое, чем просто воспоминание о сделке.

Рамадан на Занзибаре.

Мы, я и Кехаар, становимся известными. Я зашёл в лагерь ловцов акул на крохотном песчаном островке, недалеко от мадагаскарского берега, и меня приветствовали с улыбкой: - Bola tsara, Kristian. Y vovo? - Привет, Крис. Чего нового? В пригороде Занзибара, я сидел под манговым деревом, ожидал автобус в город, наблюдая за парнишкой суахили, который с трудом крутил педали перегруженного кокосами велосипеда. Он остановился напротив меня и расплылся в улыбке: - Sasa, captain, habari za leo? - Ну, капитан, как вы сегодня? Это был шкипер моторной доу с курорта Али. Когда в прошлом году я привёз сюда ром, он напился в дрова. Однажды мадагаскарская пирога с аутригером и маленьким мотором зашла на несколько миль в открытое море, чтобы перехватить Кехаар со словами: - Misi lamba alafu? - У вас есть какая-нибудь одежда на продажу? - Это был предприимчивый дилер, которого я как то встречал раньше. Он узнал, что я вернулся на Мадагаскар и потратил три дня, следуя вдоль побережья и руководствуясь лишь слухами, пока не нашёл меня.

Я продолжал торговать в отдалённых деревнях в розницу, не смотря на то, что объём продаж у меня значительно вырос. В последний из вояжей на юг у меня было 1200 фунтов одежды, эквивалент 3500 футболок. Я пытался найти дилеров или оптовиков, но это не оправдывало усилий. Дилеры работают в городах, а там слишком много любопытных чиновников, доставка груза с судна на берег может стать проблемой. Индийские торговцы люди очень консервативные и осторожные, они рисковать не станут. Хотя это не совсем верно, что я продавал лишь строго в розницу, многие предприимчивые мальгаши вкладывали все свои семейные сбережения, покупая у меня 40, 50 или даже 100 футболок на продажу. Я поощрял их в этом, и, насколько я знаю, все они остались в прибыли и просили ещё больше товара. В какой то момент я даже думал расширить бизнес, поставлять одежду контейнерами прямо на Мадагаскар, но когда узнал о связанных с этим бюрократических препонах и сколько времени придётся тратить на оформление разных документов, решил, что и так не плохо.

Точно так же и с будущими контрактами. При мальгашской концепции времени на Мадагаскаре бесполезно рассчитывать на какие-то обязательства в будущем. Занзибар в этом отношении выглядит более многообещающим. В первую поездку я встретил там серьёзных людей с деньгами, заинтересованных в

Мадагаскарской продукции, гроге и ванили. Вернувшись туда несколько месяцев спустя, я стал искать их. Замир, Али, Шанну, Ибрагим, мои коммерческие контакты пол года назад. Хочу сначала представить их.

Замир, один из них. Не любит воду и никогда не ступал на палубу яхты, великий комбинатор. Он работает в офисе, но он не бизнесмен. Шанну бизнесмен, хотя у него и нет офиса. Он работает в маленькой комнатке позади своей лавки «Шелл Эмпориум» на центральном рынке. В чём разница между ними? Ну, скажем Шанну узнал, что на продаже тыквы можно заработать. Он арендует пол акра земли на окраине города и нанимает двух кули выращивать тыкву. Урожай отвозит друзьям оптовикам, чтобы узнать их мнение. Они покупают и просят ещё. Шанну сажает три акра, через три года у него появляется репутация поставщика лучших тыкв в городе, кроме того у него растёт акр кабачков и он экспериментирует с перцем. Через шесть лет он открывает небольшой консервный заводик, чтобы экспортировать тыкву в Канаду.

Теперь Замир узнаёт, что на тыкве можно заработать. Он звонит своему другу, отставному полковнику в Хараре, и убеждает его, что тыква может сильно поднять боевой дух зимбабвийской армии. Полковник одобряет заказ на поставку 5000 тонн тыквы в течении следующих трёх лет, армия оплачивает весь проект. Через шесть месяцев полковника убивают во время дворцового переворота и всё идёт прахом. Но Замир не очень беспокоится, теперь теплоходик, курсирующий вверх и вниз по реке Замбези зарабатывает ему деньги.

Оба парня сильные личности, они индийцы, родившиеся на Занзибаре. После революции 1964 года их семьи вынуждены были бежать, чтобы спасти свои жизни и мальчики выросли на западе, один в Ирландии, другой в Канаде. Можно догадаться, кто вырос в Ирландии. Когда, несколько лет назад, обстановка в Танзании улучшилась, они вернулись и открыли бизнес на Занзибаре. Я провёл много времени в разговорах с Замиром в его маленьком офисе,из которого он управляет своим агентством по прокату автомобилей. С Шанну я встречался редко, но именно у него я взял лучшие тюки поношенной одежды на продажу, на его складе, где они лежат вместе с сушёными водорослями. Он унаследовал от отца бизнес по обработке раковин, который тот открыл в Индии и на Занзибаре, и постепенно расширился, стал заниматься сушёными водорослями и поношенной одеждой, импортируя её контейнерами с богатого Запада. Изначально все эти тряпки были благотворительными подарками для бедных африканцев, но, едва прибыв в Занзибар благотворительность

превращается в прибыльный бизнес.

Замир — предприниматель, полон проектов, в основе которых всегда какая нибудь афёра, обычный пляжный мошенник, не смотря на мобильный телефон, бороду эспаньолку и изысканные манеры. Али — местный суахили растаман. Ему чуть за тридцать, маленький, худой и очень живой. Носит дреды, у него мягкие манеры и большие восторженные глаза. Вместе со своими братьями они купили права на постройку туристских бунгало на берегу в Кендва Рокс. Начали строительство с высокой крутой крыши из пальмовых листьев, нескольких столов и лавок и центральной тенистой площадки. На холме поставили навес для кухни, под ней первые несколько хижин для гостей. Привлечённый высокой травянистой крышей на пляже я бросил якорь между коралловыми глыбами напротив курорта Али. Тяжёлые плоскодонные долблёнки «хори» стояли на якорях у пляжа, за мысом множество больших океанских доу конопатились на обсыхающем мелководье. К курорту нет дорог. По холму, через заросли баобабов можно попасть в нетронутую деревню Кендва. Там нельзя ничего купить, потому что нет магазина. В отлив можно пройти две мили по пляжу до Нангви, большого рыбацкого посёлка на северной оконечности Занзибара. Там есть несколько местных магазинов и пара чайных, где подают кашу из маниока и пончики. На берегу можно поучаствовать в ежедневном аукционе рыбы и осьминогов. Ещё в Нангви полно земляных блох, это мелкие, едва видимые насекомые, они проникают под ногти ног и откладывают яйца. Кокон с яйцами под кожей разрастается до размеров горошины, и если его не вытащить, личинки начнут поедать вас живьём. Я вытащил двенадцать штук только из левой ноги.

У Али была небольшая доу с мотором, для доставки продуктов и гостей из Нангви, где заканчивается дорога. Кроме капитана доу на него работали ещё два парня, которым он платил доллар в день, плюс еда, грог и марихуана без ограничений. Они были счастливы и совершенно не организованы. Сам факт, что им было позволено вести подобный бизнес в Танзании, говорит о наличии нужных связей и Али это подтвердил, для меня это было ценное знакомство. Он женился на девушке из Финляндии, и у них был сын четырёх лет, поэтому он делил время между бизнесом в Занзибаре и семьёй в Хельсинки.

Ну и последний в этом параде, Ибрагим. Сам он считает себя оманским арабом, хотя является занзибарцем уже в третьем поколении. Свободно говорит на арабском, суахили и английском, работал в Египте, Кувейте и Эмиратах, вернулся домой банкротом. Он худой, нервный и всегда взвинченный.

Здесь, в Занзибаре он зарабатывал на жизнь торговлей, спекуляцией и посредничеством - всем чем мог. Знал и имел связи со всеми оптовыми торговцами любых товаров. Он сэкономил мне много денег, имея, конечно, свою небольшую долю за беспокойство.

До революции 1964 года отец Ибрагима был большим чином в полиции последнего султана Занзибара и Омана. Народная революция свергла султанат и стала кровавой бойней для богатых индийцев и тысяч этнических арабов, их обвиняли в том, что они по сей день скрытно практикуют рабство. Рабство, очень чувствительная тема на Занзибаре. Сейчас циники спрашивают, что победившие массы выиграли в результате революции? По исламским законам рабы должны были работать на хозяина три дня в неделю, оставшееся время они были вольны работать на своих участках. Если они заболевали или становились неработоспособными от старости, хозяин был обязан заботиться о них. В прошлые времена люди зачастую сами продавались в рабство, чтобы защититься от голода и превратностей судьбы. После революции бывшие рабы стали правящим классом. Теперь они обязаны работать шесть дней в неделю, а их земли конфискованы и переданы неэффективным коллективным хозяйствам.

Семья Ибрагима пережила революцию без потерь. Им даже было позволено остаться в их квартире в старом кирпичном доме в Стоун Тауне. В квартире с тех пор ничего не изменилось, выцветшие обои в пятнах от протечек крыши, фотография молодого Саддама Хуссейна на стене, коллекция старых мадагаскарских серебряных монет, для защиты от дьявольских духов. Какая причуда африканского мышления уберегла комиссара султанской полиции от стражей революции - за пределами моего понимания.

Африканские политики изумляют, но они внутренне последовательны, в их сумасшествии присутствует система. В следующий раз я попал на Занзибар когда там проходили первые свободные выборы, с кандидатами от разных партий, международными наблюдателями. Атмосфера была напряжённая, люди нервные, нервы на пределе. Везде царила подозрительность, друзья не желали знать меня, чужаки явно не приветствовались, никто не знал, что случится завтра. Я временно свернул все дела и укрылся на якорной стоянке среди мангров, ожидая результатов выборов.

Им понадобилось семь дней, чтобы сфабриковать несколько тысяч голосов. Правящая партия ССМ выиграла с 50,2 процентов против 49,8 у оппозиционной коалиции. Я слушал результаты

выборов по радио Кении через маленький китайский радиоприёмник. Моей первой реакцией было типичное негодование «мзунгу» (бледнолицего пришельца): неужели кто-то всерьёз верит, что африканские политики добровольно отдадут свою власть в обмен на чуждую концепцию демократии? Я выбрал якорь и постарался скорее убраться из этого места, фальшивые выборы никогда ни к чему хорошему не приводили.

Ночью, проходя мимо празднующего Занзибара я видел повсюду костры в парках, слышал песни нгома во всех пригородах, барабаны, пение, танцы. ССМ всегда была сильна в городах, оппозицию поддерживали сельские жители. Под звуки барабанов я начал думать о выборном фарсе с африканской точки зрения. Партия ССМ, Chama Cha Mapinduzi (Партия Революции), была детищем головорезов из партии Афро-Ширази, устроивших бойню арабов и индийцев в 1964 году. Они сменили название, но остались головорезами. Если бы они открыто проиграли выборы, то костры сегодня горели бы в разграбленных индийских магазинах, вместо барабанов были бы слышны автоматные очереди и завтра на акациях висели бы трупы. Однако они выиграли и теперь праздновали. Уже тем, что они позволили оппозиции набрать 49,8 процента, ССМ признала, что не пользуется полной поддержкой населения. Она не сможет больше диктовать правила, теперь им придётся осторожно выбирать шаги. Это убедило напуганных индийских бизнесменов, что ошибки 1964 года не повторятся. Настоящее соломоново решение. В своём хитром африканском стиле они признали, что фактически проиграли, но не потеряли лицо. К чёрту демократию, они о ней ничего не знают и не хотят знать.

Шесть месяцев спустя я вернулся и стал разыскивать своих знакомых, но безуспешно. Али уехал в Финляндию, к жене и детям. В его отсутствие скромный курорт заглох настолько, что глядя на окружающий нетронутый пляж, о его присутствии с трудом можно было догадаться. О Ибрагиме совсем ничего не было известно, я не смог найти его семейный дом в лабиринтах Стоун Тауна. Даже Замир закрыл свой прокатный бизнес, его строительная компания рухнула, а туристический курорт в Нангви находился в процессе ликвидации. Он сам, по слухам, перебрался на материк, по прежнему занимается аферами. Шанну не пропал, но ему не интересен Рамадан и он уехал на месяц в Канаду. Осудить его трудно, если бы я сам знал, что когда доберусь сюда, наступит Рамадан, то тоже не торопился бы. Рамадан накладывает ограничение на многие вещи, это большая тренировка умеренности, для тех кому она не знакома. Я с нетерпением ждал, когда смогу хорошо поесть в большом городе,

что и делал первые два дня: рис бриани, плов, фрукты, молодые кокосы, финики, сладости, арабский кофе, кебаб, копчёный осьминог, тростниковый сок — оргия обжорства. Но тоненький серп новой луны известил о начале месячного поста. С рассвета до заката мусульманам не позволено есть, пить и курить. Девяносто процентов занзибарцев — мусульмане. Местные рестораны закрылись, уличные торговцы спят в своих палатках, закрытых до утра. Несколько западных ресторанов работают, но это не то, зачем я сюда приехал. После заката всё возвращается к нормальной жизни, только более оживлённой. В течении дня продукты можно купить в магазинах и на рынке. После первых дней замешательства привыкаешь к новому ритму.

Мусульманский день начинается с заката. Обычно он заставал меня на «Соко я Мухого», старом рынке маниока, маленьком сквере неправильной формы в старой, не реставрированной части города, где собирается политическая оппозиция и делают лучший на Занзибаре кофе. Там всегда полно мусульман, сидящих на каменных скамейках вдоль зданий. Мы ждём когда муэдзин из ближайшей мечети известит о том, что дневной пост окончен и можно получить свою дозу амфетамина. За несколько минут до сигнала старый сморщенный индиец приносит большой поднос сладких фиников. Арабский кофе пьют чёрным и горьким,финики немного смягчают горечь. С первыми криками муэдзина «Аллаху Акбар» мы направляемся к продавцу кофе. Ещё после полудня он начал поджаривать кофейные зёрна на угольной печке, прямо здесь, в сквере, каждый день свежие, потом толок их с семенами кардамона. С закатом солнца зажигаются первые легальные сигареты, открываются бутылки с напитками, смакуется крепкий кофе. Выпив по две чашечки люди расходятся чтобы покушать.

На Занзибаре пост не соблюдается фанатично. Предприимчивая Англиканская церковь, на месте старого рынка рабов, переоборудовала один из своих хосписов, на время Рамадана, в дешёвый ресторан. Предполагалось, что он предназначен для тех десяти процентов населения, которые не являются мусульманами, но он постоянно был забит «Кобе». Кобе — это название черепахи на суахили, так здесь называют мусульман не соблюдающих пост во время Рамадана. И там можно увидеть не только заблудших уличных торговцев и офицеров армии, однажды я встретил там своего друга, ортодоксального мусульманина, Замира, который приехал ненадолго в город.

Раннее утро и поздний вечер я посвящал ремонту и обслуживанию Кехаара. Его прелесть в том, что примитивные

технологии, которые я использую, очень подходят к африканским условиям. Возвращение с Мадагаскара, трёхнедельная лавировка против муссона, было тяжёлым испытанием для лодки, она печально выглядела после этого: порванный парус, поломанные латы, истёртые верёвки, изношенная головка руля, ветрового рулевого нет. Занзибар достаточно цивилизован, чтобы обеспечить ремонт всего этого. Я нашёл в городе кузню, где мне, за небольшую плату позволили использовать сварочный аппарат, куски металлической полосы и пачка электродов всегда есть на борту. Два утра сварки и руль с ветровым рулевым снова были в порядке. Я прошил парус на швейной машинке, от ближайшего поставщика строительных материалов, на тележке запряженной осликом, привезли пол дюжины мангровых шестов для замены поломанных лат. Моё финансовое положение устойчиво улучшалось, я смог позволить себе приобрести судовые часы, рыболовные принадлежности, запасные верёвки, взамен украденных, и материалы для ремонта, которые использовал сейчас. Ещё я заполнил трюм продуктовыми припасами.

Позже, в первой половине дня становилось слишком ветрено, лодку на открытой якорной стоянке качало слишком сильно, я шёл на берег, тормозил дала-дала — маршрутное такси, и ехал в город, перекусить в церковном ресторане и заниматься бизнесом.

Занзибар подходящее место чтобы присмотреться и открыть новые возможности. На протяжении веков он был центром контрабанды и не перестал быть им с приходом новых технологий. Деревянные доу, невидимые для радаров, развозят товары по восточному побережью по сей день. Это также подходящее место для поиска «испорченных» продуктов. Контейнер с консервированной томатной пастой застрял на таможне из за проблем с документами и слишком долго простоял на пирсе. Внутрь попала вода, на банках появились пятна ржавчины. К тому времени когда кто-то положил нужную сумму в нужный карман, срок хранения подходил к концу и банки с томатной пастой наводнили улицы, их продавали за четверть обычной цены. По каким то причинам груз иранских фиников оставили на солнце, сладкие плоды слиплись. Вскоре город был завален дешёвыми финиками, отличными на вкус. Потом кто-то в пригороде начал производить свежую китайскую лапшу, доставляя её каждый день грузовиками на центральный базар. Угадайте, из чего состояла моя диета последующие два месяца? Правильно. Китайская лапша с томатной пастой и финиками на десерт.

Однажды вечером, сидя в Соко я Мухого с двумя оманскими приятелями, жуя сладкие финики и смакуя горький вкус кофе, я

вдруг понял, что в этот раз на Занзибаре сделал это. В первые два визита мне нравилось здесь, но я оставался визитёром, чужаком, не смотря на все знакомства с людьми и бизнес. На этот раз я нашёл своё место в жизненном укладе Занзибараи точно в него вписался. Когда я говорю что сделал это, то имею ввиду насколько комфортно я чувствую себя в этом месте, как адаптировался к местным странностям и особенностям, насколько я здесь дома. Это не зависит от длительности пребывания в данном месте или от того, как хорошо ты его знаешь. Я думаю потребовалось четыре раза сходить на Мадагаскар, чтобы достичь этого уровня, в Дарвине достаточно было двух дней, в Тасмании этого так и не произошло. Несмотря на то, что я провёл там девять лет, я так и остался там чужим. Это очень субъективное ощущение и оно проявляется в мелочах. Вы не испытывая дискомфорта заходите перекусить в любую забегаловку или бар, а уличные торговцы берут с вас ту же цену, что и с местных. Всё происходит само собой, без особых усилий. Вы всегда оказываетесь в нужное время в нужном месте, встречаете нужных людей, плывёте по течению.

На Занзибаре я ко всему относился легко, по африкански легко. Немного занимался этим, немного тем, вроде бы совсем немного, но спустя две недели всё было сделано. Я отъелся, отремонтировал Кехаар, и продал всё, что привёз на продажу, это было очень необычно. Я нашёл и купил всё, что было необходимо для торговли, для лодки и мне лично. Абсолютно всё, что было ещё более необычно. И в конце концов у меня даже осталось немного денег, что было уж совсем неслыханно.

Когда моя виза закончилась, я отправился в иммиграционный офис с неясным желанием отправиться в обратный путь на юг. Там, в тесной комнатке в порту, я приятно поболтал с тремя расслабленными джентльменами: - Сначала тебе нужно оформить отход у капитана порта — сказали они. - Ааа... Да. Помню, что-то такое было в прошлый раз. Я отправился к капитану порта. Но оказалось, что тот закрыл свой офис в пятницу утром и отправился молиться в мечеть. Он не вернётся до понедельника. Вернулся обратно к трём джентльменам: - Сегодня никак. Может быть в понедельник? Но у меня виза сегодня заканчивается. Повисла многозначительная пауза, после чего самый расслабленный джентльмен улыбнулся и сказал: - Это не проблема. Мы продлим вам визу на два дня. - Два дня? Почему бы сразу не продлить уж на две недели? Чиновник взял ручку, зачеркнул дату в паспорте и поставил другую, на две недели позднее. - Сколько я должен вам, сэр? Он улыбнулся: - О. Это всегда по разному. Сегодня будет бесплатно.

Я шёл из офиса зная, что это тоже было результатом моей адаптации, пограничные формальности редко проходят так легко, даже на Занзибаре.

Посмотрев в лоции, какие направления ветров преобладают, утром я отправился на юг, в Мозамбик, чтобы провести остаток сезона циклонов в архипелаге Керимбас. Я так и не посетил капитана порта для оформления отхода.

Керимба.

Начав писать эту историю я пообещал самому себе, что буду честным. Не по причине патологической любви к честности, просто подумал, что пора бы написать честную книгу о круизинге. Пусть необъективную, но честную. Её наверное и читать будет интересно. Жизнь сама по себе обладает более богатой фантазией, чем самый изощрённый человеческий мозг. Очень много книг о круизинге прошедших жёсткую цензуру. В них всё красиво и гладко, они стерильны, как диснеевские мультфильмы. Круизная жизнь бесконечно богата и непредсказуема, полна грубых персонажей и часто неприятных событий, но когда она попадает на страницы книг, всё отталкивающее, аморальное или этически спорное вымарывается, всё смахивается под коврик, отбраковывается ретивыми редакторами. Вопросы секса, наркотиков и необеспеченных чеков я оставлю вашему воображению, но приподниму уголок этого пресловутого коврика чтобы показать то, о чём не любят рассказывать. Итак, мы заглянули под коврик, и что мы там видим?

Тараканов. Обязательно. Любая лодка в тропиках сталкивалась и была вынуждена бороться с ними, но многие ли упоминают о них в своих рассказах о тропическом рае? У людей глубокое предубеждение против тараканов и даже против упоминания о них. Возможно мы завидуем им, потому что они переживут Армагеддон, а мы нет. Даже названия им дают с пристрастием, во многих языках их зовут именем непопулярных соседей. Французы зовут их каффир, чехи различают два вида, шваб и русс, японцы вовсе утверждают, что не знали тараканов до прибытия белых людей и называют их словом производным от «голландцы» - gokibury. Можно считать тараканов вредными, но если только вы не взорвёте лодку, они на ней будут. Борная кислота их стерилизует, но она может попасть и в вашу пищу тоже. Я всегда стараюсь избегать ядов, медикаментов и химикатов в принципе, предпочитаю механические решения а не химические.

Моя первая оборона на Кехааре была примитивной. Я устроил ловушку, кружку с мёдом, где тараканы умирали липкой сладкой смертью. Количество попадающих в неё экземпляров поражало, каждую ночь неубывающий поток засахаренных тараканов. Но их общее количество похоже не убывало. Когда я понял, что от ловушек толку нет, то перешёл к биологическим методам борьбы. Я вызвал кавалерию, отправился охотиться на

гекконов, предполагая, что этим насекомоядным мои тараканы придутся по вкусу. Гекконы очень быстрые существа, поэтому лучший способ, это изловить совокупляющуюся парочку, когда они заняты и им некогда наблюдать за коварными яхтсменами. Вернувшись на борт, я поставил банку с гекконами на стол и открыл крышку. Это был последний раз, когда я их видел, но иногда слышал их скрип по ночам. Похоже этой первой паре Кехаар понравился, потому что шесть месяцев спустя, однажды вечером, мне на стол приземлился крохотный геккон, козявка меньше дюйма в длину, тоненький, как китайская лапша, с большими выпученными глазами. Второе поколение кавалерии пожаловало на борт. А тараканы тем временем процветали.

В маленьком провинциальном городке в Танзании ситуация обострилась, я обнаружил огромный экземпляр местного чёрного таракана, целых три дюйма длины. Я сдался и отбросил свои принципы. Тараканы одолели, тут не до принципов. Я всё ещё был не готов взорвать лодку, чтобы уничтожить на ней всё живое, но тараканы побеждали и я перешёл к химикатам.

В моём лексиконе не было слова таракан на суахили, но языковые проблемы в таких случаях легко преодолеваются, и подозреваю, что я был не единственным с подобной проблемой. Я зашёл в маленький магазинчик, вроде тех, что продают сигареты, противомоскитные спирали и банки с концентрированным молоком Нестле. Я сказал хозяину, что моя лодка полна этих мелких созданий, показывая на бегающих вокруг насекомых. Старик индиец улыбнулся: - Дальше можешь не говорить. - достал из под стола коробку полную маленьких пакетиков и протянул мне один — Второй не понадобится. И он оказался прав. Каким бы там ни был активный ингредиент, скорее всего запрещённый повсюду в Северной Сахаре, но тараканов стало раз в десять меньше, а гекконы продолжали скрипеть по ночам.

Первая же зима в Японии, хоть и говорили, что она была мягкая, извела остатки тропических насекомых вместе с гекконами, они все вымерзли. Но стоило мне снова спуститься в тропики, паразиты снова объявились. Насекомых победить невозможно. Пусть у нас есть интеллект, но они берут количеством и опытом. Они появились раньше, чем земля, по которой мы ходим, они выжили и заслуживают уважения.

Насекомые, единственные существа которые когда либо смогли вынудить меня покинуть лодку. Плавая в архипелаге Керимбас, на севере Мозамбика, я встал на якорь у небольшого островка, чтобы дождаться полуденного бриза. Сидел на корме, разделывал на филе рыбу, только что выменянную у рыбаков, когда услышал сильное жужжание. Рыбаки на своих долблёнках,

которые всё ещё были рядом, вдруг начали кричать: - Ниуки, ниуки! - и рванули к берегу так, словно участвовали в гребной гонке Кембридж-Оксфорд. - Ниуки? На суахили это означает «пчёлы». - Пчёлы? - Да. Это были пчёлы. Большой рой диких пчёл пытался поселиться на Кехааре. Они выбрали широкую складку паруса у оконечности латы.

Я закончил с рыбой, поджарил её на гриле, поел и задумался над ситуацией. Пчелиный рой увеличился до размеров футбольного мяча. Много лет назад я держал пасеку и знал, что пока я их не трогаю, они мне ничего не сделают, а когда решил что-то сделать, действовать надо решительно. У меня не было ничего, чтобы окурить их дымом и я не хотел прожечь дыру в парусе. Я не мог смахнуть рой в коробку, так как подозревал что матка засела где-то глубоко в складках паруса. Но у меня было много воды и я выбрал оборону с её помощью, вылил на рой несколько вёдер, стараясь смыть матку. Потом приподнял край паруса из лэйзи-джека и снова окатил их морской водой. Пчёлам это не понравилось и они разозлились. Стараясь двигаться медленно и не прихлопывать инстинктивно жужжащих пчёл, я удалился вниз и под каждым люком зажёг противомоскитную спираль. Но их этим не проведёшь, они последовали за мной внутрь, теперь уже по-настоящему разозлённые. Вместо компактного роя на парусе теперь над лодкой висело облако из возбуждённых пчёл. Они путались у меня в бороде и в волосах, я начал отбиваться от них, сразу последовали первые укусы.

Потребовалось тактическое отступление, я бросился к люку и выпрыгнул за борт. Пчёлы жужжали повсюду, разыскивая свою потерявшуюся королеву. Барахтаясь в воде вокруг Кехаара я отметил дефект в моём плане отступления, на мне ничего не было. Дождавшись затишья пчелиной активности я быстро вскарабкался на борт, схватил валяющиеся на палубе шорты и снова нырнул в спасительную воду. Ничего нельзя было сделать, только ждать и надеяться, что я всё же смыл матку. Моя долблёнка лежала на палубе покрытой пчёлами, я отправился к острову вплавь. Сидя в тени казуарина, сбежав с собственной лодки, я размышлял о превосходстве насекомых. Они конечно бессловесные и безмозглые существа, но никто другой с лодки меня ещё не выгонял.

У этой истории был счастливый конец. К тому времени, когда подул послеполуденный бриз, лишь редкие заблудившиеся насекомые ползали по палубе. Я смог спокойно выбрать якорь и продолжить плавание вдоль побережья.

Архипелаг Керимбас, это цепь коралловых островов, протянувшаяся на сто двадцать миль от реки Рувума, на границе

Танзании, до города Пемба (бывший Порт Амелия). Вся эта зона навевает необычное чувство меланхолии. В разные времена здесь жило приличное количество людей. Разбросанные среди развалин арабских городов дома, португальские форты, разрушенные спальные бараки эры коммунизма, заброшенные молодые кокосовые посадки и мангровые хижины. За исключением острова Вамизи, на нём вряд ли кто-нибудь сейчас живёт. С началом сезона дождей даже временные рыбацкие лагеря опустели. На островах очень мало грунтовых вод, люди периодически приходят, процветают некоторое время и снова исчезают.

По структуре поселений и по тому, что они оставили после себя, можно сказать, кто они были. Каждая из морских наций принесла собственный, отличный от других, стиль колонизации. Французы находили натуральный порт и начинали строить прямо на берегу. Когда они уходили, после них оставались багет и круасаны, как например на Мадагаскаре. Англичане искали натуральный порт с судоходной рекой, поднимались шесть миль по реке и закладывали город. Все главные австралийские города таковы. Главным их наследием является английский язык. Арабы, двигаясь вдоль побережья Африки, находили остров недалеко от материка и строили на нём крепость и город. Читая туристические путеводители можно подумать, что их таких всего три: Ламу, Занзибар и Момбаса. На самом деле целая цепь городов соответствует этой схеме: Патэ, Феза и Ламу в Кении, Момбаса, Занзибар и Килва на центральном побережье, Вамизи, Ибо и Мозамбик на юге и коморское ответвление — Анжуан и Морони. После арабов осталась арабская кровь и, вместе с ней Ислам и кофе.

Наименее заметное материальное наследие в Африке оставили португальцы. Подчас это только их репутация как подлых негодяев, в своих завоеваниях они использовали очень коварные методы. Они хотели захватить процветающий город Килва, где тогда находился арабский университет и великолепный двор. Султан Килвы отказался сдаваться, осада ничего не дала. Тогда португальцы заключили союз с Зимба, племенем кочевников каннибалов с озера Малави, и те пришли в Килва. Всё закончилось тем, что султан был зажарен на вертеле, а город так никогда и не оправился после разорения. Португальцы заполучили руины во славу Всевышнего в 1587 году.

Двумя годами позже объединённые силы Зимба и португальцев взяли Момбасу. Защитники, под предводительством турецкого капера Амир Али Бея, были разгромлены и зажарены на углях. Завоеватели направились в Малинди. Хорошо откормленные каннибалы стали слишком сильны и испуганные

португальцы их предали. Они объединились с местным племенем Сегежу и разбили Зимба. После победы они отступили в Момбасу и построили там форт Иисус, всё в благородном стремлении принести Христианство африканским дикарям.

Керимба остались мусульманскими даже при правлении португальцев. Небольшая территория вдоль побережья говорит на суахили, это тоже осталось от арабов. Через несколько миль вглубь материка начинается настоящий Вавилон разных языков и диалектов, племенного подданства и ревности, это характерно для Мозамбика.

Посёлок Керимба, яркий пример методичного исламского разделения. Я привык к мадагаскарским деревням, где царит полная коммунальная анархия. Маленькие хижины без окон, разных размеров, разбросаны без плана и какого либо порядка, плотной кучкой, каждое здание обращено в другом направлении. Тесное пространство между ними является общим. Нет оград и нет никакой приватности. Керимба от Мадагаскара отделяет всего лишь узкая полоса моря, но там совсем иная картина. Прямоугольные дома мазанки, с окнами и крытыми пальмовыми листьями крышами, широкие дворы обнесены высокими заборами. Дома каждой семьи расположены рядом и объединены большим огороженным двором, неправильной формы. Широкое незанятое пространство отделяет их от другой семьи. Большие пространства и чувство неприкосновенной приватности, это то, что замечаешь в первую очередь.

На Керимба есть странные и прекрасные места, и у каждого острова свой характер. На Вамизи есть древний арабский колодец, облицованный камнем, и большой посёлок, занимающий западную часть острова. На Тамбузи фантастические коралловые сады, в отлив практически достигающие поверхности воды. Там встречаются такие диковинные существа что я даже не имею представления, что это может быть. Керо Ниуни — маленький бугорок, выступающий из заиленного Вадузу рифа, площадью двадцать пять квадратных миль. Там мне предложили работу супервизора на строительстве каменного дома для семьи из Южной Африки, но у меня тогда не было настроения работать на кого-либо.

Самое странное место, остров Кифуки, узкая плоская полоса, длиной около трёх миль. Он похож на затерянную во времени территорию оставленную таинственными визитёрами. Там почти нет пляжей, большая часть береговой линии, коралловый утёс изъеденный морем. Остатки очень старых каменных построек разбросаны вдоль северного берега, рядом с квадратным подземным хранилищем для воды. Семь или десять лет назад

была предпринята ещё одна попытка заселить остров. Поселенцы расчистили полосу леса, скосили траву, высадили ряды кокосовых пальм. Вглубь суши от этого паркового пояса начинаются плотные джунгли из корявых деревьев с непроходимым подлеском. Люди расчистили участки под посадки, построили несколько хижин и снова оставили всё это. Остров снова зарастает джунглями, по берегу бегают раки отшельники размером с кулак, большие серые обезьяны спускаются с деревьев, глянуть на вас. Здесь нет никого, кто бы щипал траву, и она растёт по колено. На восточной оконечности Кифуки, на открытой скальной площадке под баобабами, я нашёл недавний рыбацкий лагерь. Укрытия представляли собой просто норы, вырезанные в густом подлеске. Там бродил одинокий старик рыбак, худой, беззубый, в драных шортах и грязном тюрбане. Говорил на ужасном диалекте суахили. Он сказал, что на острове нет воды и никто здесь не живёт. Он остался один, когда начались дожди. Лодки, чтобы ловить рыбу, у него нет, во время отлива он бродит по рифу с заострённой палкой, гарпуня осьминогов скрывающихся под камнями, вывёртывает их наизнанку и сушит на солнце.

Я купил у него одного большого осьминога и потратил час, отбивая его об песок, чтобы очистить кожу и сделать мясо мягче. Во время отлива появлялось множество гигантских моллюсков и удивительные соломенные кораллы, тонкие жёлтые трубки, растущие вертикально из морского дна, иногда пяти шести футов в длину. Всё место в целом вызывало приятное умиротворение и, в то же время, оставалось загадкой. Я был уверен, что если вернусь сюда, оно останется в точности таким же, не важно сколько времени пройдёт.

Люди на Керимба дружелюбные, спокойные и очень обходительные, правильная смесь уважительности и любопытства. Именно здесь я увидел, что по настоящему означает бедность. Бедность, это когда пытаешься выменять у рыбака его улов и он не хочет денег, сигарет или одежду, он хочет чашку риса. Поплавки, смытые с иностранных траулеров, выброшенные на берег, здесь используют для хранения воды, старые автомобильные покрышки разрезаются на тонкие полоски и используются вместо верёвок при строительстве хижин. За восемь банок тушёнки можно купить АК-47 и полный ящик патронов к нему. К счастью никто ими больше не пользуется.

Следующий остров — прославленный Ибо. Сначала он был резиденцией независимого султана, потом там была большая португальская торговая фактория, сегодня он снова зарастает джунглями, порт обмелел и там нечем торговать. Растительность

отвоёвывает свою территорию, молодые деревца прорастают прямо посреди булыжной мостовой, инжирные деревья заполняют пустующие дома, поддерживая осыпающиеся каменные стены. Люди двигают куски ржавой гофрированной кровли по крыше, пытаясь закрыть хоть несколько комнат от дождя. В других комнатах, где обвалился потолок, они сажают кукурузу, тыкву и маниок. За пятнадцать лет гражданской войны выросло целое поколение людей, не видевших еды продающейся в магазине, которые не знают, что такое электричество и регулярный транспорт.

Пальма — центр округа. Чистый городок, десять тысяч жителей, в основном рыбаки и нет ни одной лодки с мотором. Там нет магазинов продающих еду, на рынке можно купить кассаву, кокосы, соль, кофе и хлеб, если прийти вовремя. Однако там нет нехватки в чиновниках. Одно из самых смешных бюрократических происшествий случилось со мной на этом берегу. В Пальме есть капитан порта, не смотря на то, что мелкий залив осушается во время отлива на несколько миль и нет никакого порта. Служба иммиграции находится в старых бараках под манговым деревом. У таможни нет своего офиса и она свободно перемещается по всей набережной. У них у всех было лишь одно общее, они хотели денег. Сколько денег, вопрос обсуждаемый, то есть речь идёт о взятке. От того, как вы решите данный вопрос, зависит как вы будете чувствовать себя в Африке в целом. Дискутировать о законности взятки, всё равно, что спорить о том, по какой стороне дороги правильно ехать: либо ты следуешь местным правилам, либо никуда не едешь. Взятка, неотъемлемая часть африканской жизни и не дискутируется, дискутируется лишь сумма. Взяточничество, это тонкое искусство с фиксированными правилами. Банкноты брошенные на стол без всякого обсуждения воспринимаются как оскорбление, как плевок в лицо. Это может привести вас за решётку за попытку подкупа честного чиновника, который в противном случае готов был рассмотреть возможность «специального разрешения» в вашем случае. К вопросу нужно подходить незаметно. Необходимо нащупать общую почву, общие интересы, достичь безусловного взаимопонимания, прежде чем спрашивать об альтернативном решении или специальном разрешении.

На Занзибаре мне пришлось раз столкнуться с ревностным санитарным инспектором. Он требовал у меня сертификат о прививке от жёлтой лихорадки. У меня его не было, я сказал, что потерял. По правилам я должен был сделать прививку за двадцать долларов, для этого нужно было идти в больницу. Но это означало, двадцать долларов для больницы и ничего для

инспектора. Он привёл меня в маленькую комнатку в главном офисе и взял за руку. Мы сели на пустую армейскую койку и он рассказал мне всё про свою молодую жену и детей, о трудностях провинциальной жизни, о своих устремлениях. Потом он сказал, что это опасно, делать ещё одну прививку от жёлтой лихорадки, пока прежняя ещё активна (она действительна десять лет). Это был подходящий момент спросить, сколько будет стоить позабыть всю эту историю с жёлтой лихорадкой. - О.. Ну это сколько вам будет не жалко. Я предложил ему доллар. Тут его поведение сразу изменилось. Сентиментальность испарилась, молодой обременённый отец семейства превратился в тёртого уличного торговца. Мы торговались, спорили, умоляли, шутили, пока не пришли к компромиссу. За три доллара наличными я получил специальное устное разрешение и штамп в судовой роли, позволяющий въезд в страну. Это заняло час времени и было увлекательно.

Всё это время через открытую дверь я наблюдал за офисной рутиной. Мы находились в офисе капитана порта и я знал, что придётся идти ещё и к нему. В обеденный час, когда остался лишь один младший клерк, я подошёл к нему. Читая через плечо свод правил в его книжке, я сумел убедить его, что Кехаар это не является яхтой, круизной лодкой (они платят приличные пошлины) а относится к традиционным судам, которые освобождены от пошлин. Я ясно дал понять, что он не может быть развлекательным судном без мотора, без радио и без холодильника. Я заплатил один доллар и оставил молодого клерка в полной растерянности.

Самый опасный момент в даче взятки, это когда делаешь начальное предложение. Это должен быть наивный вопрос, тонко завуалированный. В Пальме иммиграционный офицер шлёпнул въездной штамп мне в паспорт. - На какой срок? - спросил я. - На срок вашего пребывания. Семь долларов, пожалуйста. Всё что у меня оставалось из твёрдой валюты, пятидолларовая банкнота, и я не желал с ней расставаться. Но у меня была стопка шиллингов из Танзании, которые не конвертируются. Танзания находится сразу за рекой. Я начал шарить по карманам, будто бы в поисках семи долларов. Пачку танзанийских банкнот положил на стол, чтобы её было видно. Вот дела. У меня нет с собой долларов. Может быть вас заинтересуют танзанийские шиллинги, мы ведь тут совсем рядом с границей? Офицер щёлкнул языком: - Возможно. По какому курсу? Я понял, мы договоримся. Как только предложение принято, нужно торговаться. Нельзя быть мягкотелым, торгуйтесь как уличный лоточник, с этого момента, это только бизнес. Мы ругались, спорили, смеялись, но с самого

начала знали, что сойдёмся где то посередине, и мы договорились. Я получил свою визу, он свои шиллинги, которые мне были не нужны, и я сохранил свою пятёрку.

Моя самая любимая пограничная история произошла в Мтвара, и в ней вовсе и не замешана взятка. Я уходил из Танзании и остановился в там, чтобы пополнить припасы. Мтвара большой город, но там невозможно найти продукты, свежие или нет - никакие. Магазины либо закрыты, либо пустые. Я брёл по пыльной главной улице, практикуясь в суахили, переводя про себя вывески на зданиях. «Ushirika ya ndani» - я остановился, это министерство внутренних дел. Возможно здесь и служба иммиграции. Вообще я наплевательски относился к формальностям, но тут такое совпадение. Одноэтажное, полуразрушенное здание подрагивало в полуденном знойном мареве. Зарешеченные окна без стёкол, корявая акация у входа, под акацией остов Лендровера. Без колёс, без мотора, даже тормозные колодки сняли, под машиной спит собака, облепленная мухами. Четыре человека в чистой, аккуратной одежде, неторопливо беседуют о чём то, облокотившись о Лендровер. Паспорт был у меня в кармане, может быть спросить выездной штамп?

Я подошёл к ним: - Простите, сэр. Вы из иммиграционной службы? - Да, конечно. Чем мы можем вам помочь? - Я собираюсь покинуть вашу страну. - Так? - Мне наверное нужно поставить штамп в паспорт? - Посмотрим. Проходите внутрь. Мы прошли через дверной проём, двери в нём не было. Я удивился, как они запирают на ночь, но зайдя внутрь понял, в этом не было необходимости, там нечего было запирать. Посередине офиса стоял большой стол, и всё, даже портрета президента на стене не было. - Присаживайтесь. - он сделал жест в пустоту, стульев не было. Он даже не посмотрел мой паспорт, не пролистал его, просто достал из одного ящика стола резиновую печать, нашёл в паспорте пустую страницу и проштамповал. Я хотел печать, он поставил мне печать. Протянул мне паспорт обратно. - Счастливого пути, Сэр.

Годом позже на Ибо, на Керимбас, приключился совсем иной случай. Ибо умирающий посёлок, практически мёртвый, и я не ожидал встретить власти в таком маленьком населённом пункте, именно поэтому я туда и зашёл. Кехаар лежал на боку во время отлива когда я увидел, что целая группа чиновников направляется к нам по илистому дну. Я закрыл все люки и вылил пинту керосина на пол. В полуденный зной атмосфера внутри Кехаара стала тошнотворной. Я пригласил посетителей войти. Они были вежливы, но тщательны и настойчивы до

невозможности, искали наркотики, больше их ничего не интересовало. У меня на борту была почти тонна одежды спрессованной в тюках, лодка была забита ими. Одежда их не интересовала, им дали инструкции искать наркотики. Мужчина едва владевший английским указал на тюки: - Что это? - Одежда. - Ооо..! Много одежды. - Да, много. Я продаю одежду в Южной Африке. Я был вынужден остановиться в вашем городе для ремонта. По поводу одежды у них не было никаких указаний, поэтому они игнорировали её. В конце концов они попросили заплатить двадцать долларов в качестве пошлины за оформление, явно намереваясь поделить их на четверых. И тут вступает в действие последнее правило взяточничества — никогда не говори открыто «Нет», на требование. Я извинился с виноватой улыбкой и сказал: - Извините джентльмены, у меня нет двадцати долларов, не хотите ли взять немного одежды взамен? - я махнул рукой в сторону своего груза. Конечно же они согласились. Я распечатал один из тюков и дал им выбрать футболки, какие понравятся, не по одной. Две дюжины футболок, они стоили мне примерно столько, сколько мальгаши воруют у меня за день торговли, сущие гроши. Они тоже были счастливы. Именно так в результате подкупа обе стороны остаются довольны результатом. Волки должны быть накормлены, овцы остаться невредимыми. Я всегда не задумываясь платил разумную взятку, это делает ваше положение ясным, вы разобрались с чиновниками и они больше не будут вас беспокоить. По правилам я не мог заходить в Ибо без оформления в таможенном порту. И мои тряпки, если бы мы принялись спорить и я отказался бы сотрудничать, могли бы быть конфискованы. Но я всё уладил с помощью нескольких маек. Потом я встретил одного из этих чиновников в посёлке, мы поприветствовали друг друга с улыбкой и помахали руками.

Акульи плавники.

Я закончил пересчитывать стопки банкнот в один и пять долларов после рейса на Мадагаскар и собрал генеральное совещание нашей торговой компании «Дом Ларсена» в составе меня и Кехаара. Я представлял обоих. Жуя мадагаскарский кат из Амбаньи, прихлёбывая горький кофе и глядя на стопки банкнот в свете свечи я думал, что фортуна возвращается к нам. Впервые, со дня выхода из Дарвина, я мог заглянуть в будущее дальше следующей сделки.

Я отсчитал тысячу долларов и отложил их на край стола, это наш коммерческий капитал, наша безопасность. Если останутся только эти деньги, мы потратим их на старые тряпки и снова пойдём на Мадагаскар. Тонна одежды утроит вложения за два месяца. Оставшиеся деньги, это исследовательский капитал, на них мы сможем уйти отсюда, заняться чем то другим. То, чем зарабатываешь, должно приносить удовольствие, иначе вы растрачиваете жизнь попусту. Я был уже ближе к пятидесяти, чем к тридцати и устал работать чтобы жить. Животные живут просто чтобы жить, почему мы нет. Торговать шмотками было весело, и я собирался продолжать в том же духе. Я не хотел связываться с наркотиками и оружием, всё остальное я рассматривал, как возможный бизнес. Вокруг было множество интересных вещей, о которых я ничего не знал. Было интересно вникать в подробности разных экзотических видов бизнеса, даже если это ни к чему не приводило. Я сунул свой нос в торговлю специями, акульими плавниками, ювелирными изделиями, раковинами и морскими огурцами. Без всякого давления или спешки, я знал, если бизнес будет недостаточно прибыльным, то всегда смогу бросить и вернуться к торговле одеждой на Мадагаскаре. Так оно и случилось, двенадцать месяцев спустя я снова грузил тюки в пустую лодку.

Сначала я заинтересовался акульими плавниками. Коммерческий лов акул в восточной Африке это игра для больших мачо при поддержке китайских денег. Это больше вопрос правильного оборудования и организации, а не единоборства человека с морским существом,как у Хэмингуэя. Это может конечно оказаться опасным, но не по тем причинам, о которых вы можете подумать. Самой большой проблемой видимо является добыча достаточного количества качественной наживки. С акулами как с тунцом, чем крупнее кусок, тем лучше. Большинство акул едят всё подряд, но предпочитают тунца. Небольшая, четыре-пять футов, свежепойманная акула, тоже

хорошая наживка.

Для ловли акул сначала прокладывают трос. Толстый трос, заякореный с двух концов снаружи рифа, там где дно начинает уходить вниз, на глубине 40...100 метров. К тросу привязывают буйки, хорошо подойдут двадцати литровые пластиковые канистры. К каждому бую крепится крючок. Вольфрамовая сталь, 8...12 дюймов длины, прикреплённые к тросику из нержавейки. Если нержавейка не изолирована пластиковым покрытием, течение съест крючок за неделю. «Статика», говорят рыбаки - электролиз. На крючки вешают наживку и возвращаются утром. Акула ночной хищник и к тому времени когда вы возвращаетесь, всё, что попалось на крючок уже задохнулось. Большинство акул должны непрерывно двигаться, чтобы прокачивать достаточное количество кислорода через жабры. Попавшись на крючок, лишённые движения, они задыхаются. Не задыхается тигровая акула, она может спать лёжа на дне, поэтому тигровая акула на крючке всегда живая. Рыбаки пристреливают её из самодельного оружия, либо колют ножом, пока она не истечёт кровью. Дальше начинается самое опасное, подъём туши на борт.

Акул в Африке ловят с неподходящих для этого маленьких лодок, переделанных прогулочных моторок, открытых долблёнок или чего то наподобие. Поднять из воды тигровую акулу весом более трёхсот килограммов на короткой волне может быть не простым делом. Можно разрезать тушу в воде и поднять по кускам, а можно просто буксировать за лодкой, как писал Хэмингуэй.

Самые ценные части туши, это плавники. Отрезаются большой спинной плавник, второй спинной плавник, если он есть, два грудных плавника возле жабр, и хвост, посыпают солью прилегающие к ним кусочки мяса и сушат на солнце. Перед продажей всё мясо обрезается специальной мелкозубой ленточной пилой. Большие плавники рыбы пилы и песчаной акулы относятся к высшей категории, за ними следуют белые и светлоокрашенные плавники и последние, чёрные. Чем крупнее плавник, тем выше цена за килограмм. В Африке большие, высшего качества, плавники рыбы пилы продавались по 70 долларов за килограмм, небольшой процент от их цены в Азии. Печень режут и кипятят для экстракции масла, которое потом процеживают и рафинируют. Оставшиеся части акулы режут на куски и сушат на солнце, ничего не пропадает.

Всё выглядит вроде ясно и понятно, как любая другая схема зарабатывания денег, но всё не так просто. Владелец акульего бизнеса, типичный крепкий белый мужик среднего возраста, рыбак, который уже попробовал себя в этом деле самостоятельно,

но обнаружил, что денег у него недостаточно и разорился. Потом он попробовал с партнёрами. Они ничего не знали об этом бизнесе и у них были совершенно нереальные ожидания. Он снова обанкротился. Теперь у него всё организовано правильно: китайские деньги, свобода действий и три месяца времени, чтобы начать делать серьёзные деньги. Он сжигает 4000 литров топлива в месяц только на своём катере с двумя подвесными моторами по семьдесят лошадиных сил на транце, и постоянно ждёт всё более тяжёлое оборудование, которое обеспечит ему больший улов. Конечно, он хорошо знает свою рыбу и свои лодки, но больше не знает ничего. Он не может нормально организовать работу, половина его людей болтается без дела, а он протянул всего два троса за рифом. А риф практически мёртв после многих лет хищнической ловли с помощью динамита.

Каждое утро в течении недели я выходил с рыбаками проверять снасти. На крючке были одна, две небольшие акулы, уже уснувшие. Потом ничего не было, ничего из того, что можно было бы привезти домой. На одном крючке осталось лишь сердце, остальное съел кто-то более крупный. На другом крюке была голова чернопёрой акулы с плавником. Туловищем опять кто-то поужинал, кто-то очень большой, учитывая что голова была размером с садовую тачку. На следующее утро мы взяли грабителя, 700 фунтовую тигровую акулу. У неё в желудке кроме птичьих перьев и рыбы были ещё две акулы. Мы добыли из желудка три плавника, остальные были уже сильно переварены.

Так повторялось каждый день. Что-то мы ловили, но этого едва хватало, чтобы покрыть расходы, так как на следующий день нам приходилось троллить, ловить наживку: макрель, скумбрию, дорадо, но никогда тунца. У меня сердце кровью обливалось, смотреть как всю эту великолепную рыбу резали на наживку для акул, когда самое лучшее, что я мог надеяться купить у рыбаков, была «ньяна». Словарь суахили переводит это слово как «вид рыбы который европейцы считают непригодной в пищу». Возможно так считают оксфордские доны, составившие словарь в 1939 году, но здесь, в Мозамбике, ньяна повседневная пища, и хлеб и масло.

На следующей неделе босс должен был уехать в город. В его отсутствие, на десять дней за главного остался его заместитель, молодой белый парень, работавший здесь последние три месяца. Снасти обслуживали туземные рыбаки на деревянных лодках с подвесным мотором в двадцать лошадиных сил, наживку должны были обеспечивать тоже они. Их обычная диета состояла дважды в день из варёной кукурузы, и всё. Любую дополнительную пищу они должны были добывать сами, после работы. Рыбалка на рифе

была очень плохая, за наживкой мы ходили в открытое море. Теперь, когда босс уехал, рыбаки с его воблерами троллили рыбу за рифом и я уверен, если попадётся что-то стоящее, они не станут переводить добычу на наживку, а отправят её прямиком в котёл и дневные уловы ещё уменьшатся.

Покупка и продажа дешёвых плавников добываемых в Восточной Африке не показались мне достаточно прибыльным делом. Меня не привлекало самому заняться их добычей и я не мог найти точной информации о редких, светлых видах. Они были объектом слухов о неожиданных богатствах и невероятной удаче. Я помню как беззубый Тони поймал рыбу пилу в заливе Карпентария, в Австралии, и её плавник принёс семьсот долларов на оптовом рынке. Я держал этот бизнес на примете, пока не узнал о нём больше, до того момента, когда пришёл на Борнео. Дядя Джордж, шеф яхт клуба в Сандакане, показал мне самые ценные плавники, золотистого цвета с множеством маленьких белых точек. Он покупал их свежими у рыбаков на рынке. Цену он платил за них действительно невероятную, сто пятьдесят долларов за килограмм, это считалось очень дёшево. Я сделал рисунок этого плавника в блокноте и пошёл в библиотеку, чтобы идентифицировать акулу. В книге «Акулы» издательства Ридерз Дайджест перечислены 260 видов с множеством фотографий, но ни одна из них по форме плавника не соответствует плавнику Джорджа, также как и по размеру. В одном из магазинов в городе я видел такой плавник высотой два фута шесть дюймов.

Я уверен, что сейчас большинство из вас начнут задавать вопросы по поводу этичности подобного предпринимательства, и это правильно. Разделительная линия между зарабатыванием средств на жизнь в море и разграблением моря, не очень чёткая. Оно может быть морально оправдано, если продиктовано необходимостью, а не жадностью, но я не уверен, что это так просто. Я видел отчаянную нужду, которой могло и не быть, если бы не уничтожили риф. Мы слишком мало знаем, чтобы авторитетно определить, что является устойчивым регулярным промыслом, а что становится расхищением. Это остаётся на совести каждого отдельного человека, сколько он хочет взять. Я никого не сужу, кто мы такие, чтобы говорить голодному человеку: - Ты не должен есть.

В своей жизни я не руководствуюсь какими то общими принципами и определяю своё отношение к каждому явлению по мере того, как сталкиваюсь с ними. Я проходил мимо возможностей заработать быстрые, лёгкие деньги, потому что считал, что эти вещи делать нельзя, но и браконьерских поступков я тоже совершил немало. Временами вся эта проблема

окружающей среды не даёт мне покоя. Я согласен с тем, что человечество разрушает свою колыбель невиданными ранее темпами. А что если всё это происходит в соответствии с непонятыми ещё законами вселенной? Мне кажется, существуют некие силы работающие на уровнях более глубоких и тонких, чем те, что мы воспринимаем. Я подозреваю, что основные законы природы пока ещё не открыты, мы попросту не понимаем, что происходит. Я согласен с анализом ситуации, мы видим её. Вопиющее насилие над экологией даёт свои плоды и мы платим дорогую цену за чрезмерную эксплуатацию, но я не уверен, что существующее природоохранное движение является решением, слишком оно насильственное, оно раздражает и использует такие же грубые средства, как его оппоненты. Два ошибочных подхода вместе не составляют один правильный. Слишком много в нём эгоизма, чтобы это было порождением гармонии вселенной. Я знаю, что подобным утверждением разозлю многих честных и искренних людей, но на самом деле это ведь не важно, не так ли?

И знаете что? Я выдам вам один секрет, только никому не рассказывайте. Всё, о чём вы беспокоитесь, на самом деле не имеет значения. Абсолютно всё. И не важно что вы делаете, вы можете делать всё, что хотите. Вы свободны, совершенно свободны. Старинная индийская мудрость говорит, что человечество в своём развитии проходит три стадии. Человек появился как невежественный скот. Он ворует и грабит, бьёт жену и ему на всё наплевать. На смену ему приходит духовный, социально ответственный человек, обычно вегетарианец. Он заботливый, старается делать добро, помогает бедным. Он заботится об окружающей среде и беспокоится, чтобы никого не обидеть. Он медитирует, чтобы поднять свой уровень духовности. И если он честен в своих исканиях, то однажды может обнаружить, что совершенно не важно, что он делает, он не может никого обидеть. Если кто-то решил, что вы его обидеть не можете, то это становится невозможным. Люди обижаются лишь потому, что они готовы обижаться. Попробуйте сами, в следующий раз, когда будете ссориться со своим партнёром и он, или она будут намеренно стараться обидеть вас, просто скажите себе: - Это не обидно. Это не может обидеть. И вы навсегда освободитесь от эмоционального шантажа. Если же вы просто посмеётесь надо мной и не поверите, я тоже не лишусь сна по этой причине. Это не имеет значения. То, что вы думаете или делаете, вообще не имеет значения, вы вольны поступать, как вам нравится и нет никаких внешних ограничений против злоупотребления этой свободой, они просто не нужны. К тому времени, когда человек достигает этого уровня, он уже не хочет унижать, грабить и

добиваться привилегий, так как понял, всё это не имеет никакого значения. Это парадокс, но полная свобода приходит тогда, когда в ней больше не нуждаешься.

Это не нигилизм и отрицание мира, когда понимаешь, что ничто не имеет ровным счётом никакого значения, то начинаешь заниматься делами, которые нравятся, ради них самих а не ради конечного результата. Материальные условия тоже не имеют важности, мудрецы древности были и нищими дервишами, и богатыми советниками императоров. Богатство или бедность, нет никакой разницы. Показной отшельник или богатый купец, выбирайте, что вам нравится, это может быть асоциальным, но никому не повредит. Берите ответственность за свою жизнь в свои собственные руки и начинайте моделировать свою ежедневную реальность.

Акульи плавники мне не подошли, нужно было попробовать что-то другое. Я проконсультировался с соответствующим оракулом, пайлот картой Индийского океана на май, купил на Носи Митсио двух живых коз, в качестве провианта, привязал их к мачте и отправился в море, посмотреть кое какие рифы.

Трепанг.

В «Тысяче и одной ночи» есть прекрасная история о нищем сапожнике Маарufe из Каира, который мечтал о богатстве, которое должно было появиться из ниоткуда. Убедив всех в его существовании он и сам поверил в него. В конце концов он действительно стал богатым. Это довольно реалистичная история, в смысле описания повседневной жизни и она иллюстрирует две вещи. Первое — конструктивная ложь очень действенна, если врать очень долго, то сам начинаешь верить в то, что говоришь. И второе — если продолжать дальше в том же духе, желаемое станет действительным. На современном жаргоне это называется креативным воображением. Были времена, когда я не верил в это и оно мне стоило моего дома и фермы. Теперь я точно знаю, мечты, это сильное лекарство. Если желания достаточно чёткие, они сбываются, а мои мечты на данный момент были чёткие и ясные — я мечтал добыть слизняков, чтобы заработать денег, а точнее, трепангов скабра.

Санд фиш (голотурия скабра) самый редкий, самый дорогой и самый востребованный вид морских слизней или морских огурцов. Ещё их называют беч-де-мер, трепанг, динга-динга и множеством других названий. Китайцы считают их деликатесом и афродизиаком и готовы платить за них хорошую цену. Торгуя в тропиках всегда натыкаешься на сушёных трепангов. Поначалу я ничего не знал о них, но видел что вокруг них крутятся деньги, много денег. Я взял это на заметку. Я смотрел, слушал, учился, у китайцев, контролирующих торговлю, у белых эмигрантов, управляющих командой дайверов, у чёрных ныряльщиков, хвастающихся в барах. Передвигаясь вверх и вниз вдоль восточного африканского побережья я собирал все доступные обрывки информации.

Из дюжины, или около того, добываемых в коммерческих целях видов морских огурцов, я выбрал один — голотурия скабра или санд фиш. Это один из немногих видов, за которым не нужно нырять, так как он предпочитает мелкие воды лагун и мангровые эстуарии. Во многих местах на мелководье всё давно выловили, остались лишь глубоководные участки, но я надеялся найти какой-нибудь заброшенный угол, где сохранились колонии на мелкой воде.

После двух лет предварительных исследований я решил, что очень многое знаю о скабра, теоретически. Я знал их биологию и среду обитания, видел готовый продукт, знал как он должен выглядеть и как не должен, знал правильный китайский способ

его приготовления и имел представление о ценах. У меня даже был покупатель за наличные, но я до сих пор не видел, как выглядит живая скабра. Самым простым было бы попросить кого-нибудь привезти мне парочку живых экземпляров, но туземцы продают их частично сушёными а не свежими. Я знал, что на облюбованной мной базе на Мадагаскаре всё ещё были небольшие трепанги скабра, поэтому я забрался в мангры Барамахами с ворохом модной одежды на продажу и стал ждать. Когда у местных жителей заканчивались наличные, бананы и куры, они приносили мне в обмен на одежду живых скабра, как я и просил. Я хорошо их рассмотрел и начал экспериментировать с китайским способом заготовки, так как собирался сам заняться их добычей, поскольку перепродажа большой прибыли не приносила. Как раз тогда я узнал, что две лодки собираются идти на риф посреди Мозамбикского пролива, они рассчитывали взять пол тонны сушёных трепангов. По текущим ценам пол тонны скабра, это ещё один Кехаар, даже с избытком. Как нищий башмачник Маруф я мечтал о своём караване с богатствами.

Если знаешь предпочтительную среду обитания вида и местную географию, то можно предположить, где его вероятнее всего найти. Мадагаскар отпал, за многие годы эксплуатации все доступные места были вычищены, теперь за трепангами нужно нырять глубоко. В восточной Африке добыча скабра начиналась только сейчас, но китайские деньги уже предопределили результат: команды ныряльщиков, сушильные камеры, тяжёлое оборудование. Но в Индийском океане остались места, оффшорные лагуны внутри атоллов, слишком маленькие для коммерческого лова, либо закрытые по бюрократическим причинам. Рыбакам там не рады, а как насчёт яхтсмена одиночки в аварийной ситуации? У него паруса изорваны в клочья, мотора, чтобы идти дальше или радио, чтобы сообщить властям о своём приходе, тоже нет. Ему нужно постоять несколько дней на якоре, чтобы отремонтироваться. А за несколько дней можно собрать много трепангов.

В заброшенных уголках Индийского океана есть места, которые похоже не принадлежат никому. Вершины подводных вулканов, удалённые скалы, окружённые мелководными рифами, большие песчаные острова, многие из них полностью скрываются под водой во время наивысшего прилива и все их объединяет то, что на них нет пресной воды. Даже если какое то государство и считает их своей территорией, так как там поблизости нет залежей нефти и минералов, никому нет дела до того что вы проведёте какое то время на пустынном пляже.

Загрузившись припасами и питьевой водой на много месяцев,

я забрался в одно из таких мест, добывать трепангов. Я привёз всё необходимое оборудование. Поныряв с маской и трубкой, обнаружил множество мест с их большими колониями, достаточно мелких, чтобы можно было ходить по дну в отлив. На берегу установил оборудование для заготовки, большой котёл, чтобы их кипятить, лопату, чтобы выкапывать яму в песке, нож с острым концом и жёсткую щётку. Морские огурцы, которые я собирал, были великолепны, взрослые экземпляры достигали 16...18 дюймов в диаметре толще предплечья. Морскими огурцами трепангов впервые назвал Плиний, потому что некоторые виды похожи на них, но на самом деле это животные а не растения. Это слизни. Они не кусаются и не могут убежать, медленно ползают по дну, подбирая органику вместе с песком. Они только на вид склизкие, их можно брать голыми руками. Биологи описали более тысячи трёхсот их видов, из них двадцать или тридцать употребляют в пищу.

О трепангах существует множество легенд и слухов. На востоке их считают афродизиаком. Кто-то использует их для приготовления любовного зелья, для привлечения женщин. У белых людей свои суеверия по поводу трепангов, многие считают, что свежие трепанги ядовиты. Я слышал, как один рыбак говорил, что их необходимо отварить, высушить, потом замочить в воде на несколько дней и тщательно оттереть щёткой. Джордж, повар китаец, готовивший мне трепангов на Борнео, только усмехнулся: - Ерунда. Их замачивают и оттирают три дня чтобы избавиться от песка, а не потому что они ядовитые. Малайские рыбаки в Сабахе готовят их едва достав из сетей, без всякого предварительного отваривания. Хотя встречаются и ядовитые виды.

У меня было около пятидесяти килограммов почти готовых трепангов, сушившихся в лагере под навесом, когда солнце пересекло зенит, что здесь, вблизи экватора, означает что начался сезон дождей. Небеса разверзлись потоками воды. Лило непрерывно несколько дней подряд, влажность была около ста процентов. Мои трепанги на сушилках начали портиться. Я пытался их коптить, поддерживал огонь под сушилкой весь день, а утром обнаруживал очередную порцию испортившегося продукта. Два месяца работы шли насмарку. Я пересмотрел свои записи, среди всей информации, что я собрал в Африке у ловцов трепангов, не нашёл ни одного случая, чтобы почти готовые, они начали портиться. Я понял, что вещей, которых я не знаю, оказалось гораздо больше. Я испробовал всё, чтобы остановить бедствие, но проиграл и никак не мог понять, что делаю не так.

В унылом дыму лагеря я ломал над этим голову, количество морских огурцов уменьшалось с каждым днём. Я приехал сюда

абсолютно уверенным, что знаю об этом деле всё, но оказалось, что не знаю практически ничего. Вернее, что-то я знал, но недостаточно, чтобы этим зарабатывать, и, чтобы продолжать, нужно было узнать намного больше.

Однажды утром, во время перерыва между дождями, я пришёл к своему лагерю и обнаружил, что ещё один ряд трепангов тронула гниль. Я сдался. Сидел отсортировывал мягких, тронутых гнилью трепангов от сухих, когда мне вдруг попался скорпион. И тут, следуя какому, то необъяснимому мыслительному процессу, я вдруг решил, что скорпион среди гниющих морских огурцов стал последней каплей. Уверен, что он не предполагал, что закончит свои дни в качестве ингредиента спиртного напитка, но именно к этому он и шёл, в буквальном смысле. Я загнал его в пустую бутылку и погрёб на Кехаар за универсальным лекарством. В канистре ещё осталось немного алкоголя с Мадагаскара, тростникового спирта, дистиллированного до 93 градусов — чистый алкоголь, я использовал его для предварительного разогрева примуса, но это был не денатурат, а вполне себе питьевой спирт. Я налил его примерно пол бутылки, утопив скорпиона. Пошарил по лодке, в поисках других ингредиентов, у меня мало чего осталось: ложка отсыревшего сахара на дне банки, баночка домашнего джема, которую Фло сварила на Чагос, её прощальный подарок. Три больших ложки. Последний был лайм. Я добавил немного воды и взболтал дьявольскую смесь.

Я алкоголик. Самый настоящий анонимный алкоголик. Это простое признание принесло в мою жизнь смирение и умиротворение. Благодаря силам, более могущественным чем я, мне удаётся держаться подальше от рома. Я могу пойти в бар с друзьями, на вечеринку и не прикоснуться к выпивке - слишком опасно. Периодически я беру на борт большое количество спиртного на продажу, и не испытываю никакого соблазна. Но я всё же человек и иногда срываюсь, как всякий алкоголик. Я достаточно изобретателен, чтобы периодически выдумывать этому правдоподобное оправдание, выпасть из колеи и удариться в запой. Это случается не каждый год и я не чувствую себя виноватым по этому поводу. И когда это происходит, я хорошо провожу время, счастливый и пьяный.

Под проливным дождём я отправился на берег на своей долблёнке и устроился у уютного костра в лагере. Под широким навесом было сухо, со вчерашнего ужина осталось крабовое мясо. Воздух влажный, от земли поднимался пар. Хорошие глотки из бутылки быстро заставили забыть о дожде, портящихся трепангах, ржавеющей лодке, неприятностях с властями, о плавании, обо

всём. Была ещё первая половина дня, а я уже был буйно пьян и счастлив. «Homo sum, humani nil a me alenum puto.» - я человек, и ничто человеческое мне не чуждо. Все неприятности растворились в дозе скорпионовой настойки. Я был умиротворён.

Провизия в Африке.

Когда встречаются два бывалых круизера, то редко говорят о яхтах и плаваниях. Они начинают рассказывать всякие истории и небылицы, говорят о книгах, о деньгах, о женщинах, о том, где можно найти работу. И ещё они обязательно говорят о еде, о вкусных и странных блюдах, которые довелось отведать. Моряк и его пища - неисчерпаемая тема! Я провёл немало интересных часов в разговорах об этом, и могу сказать, что самым богатым источником вдохновения являются французы одиночки.

Пища, это также первое, о чём меня спрашивают другие люди: - А что вы едите? - Вы готовите? - Как храните продукты? Думаю, если бы они знали всю правду, то предпочли бы не спрашивать. На разных этапах своей жизни я прошёл через разные диеты. Под влиянием партнёров я попробовал вегетарианство, веганство и здоровую пищу, как её называют, пока однажды меня не осенило, что вовсе не пища делает наше тело таким, каким оно становится, оно зависит от жизненной энергии «ци» или «ки» которую вы впитываете из окружающей среды. Вы можете забыть про калории, витамины и протеины, правильное отношение к жизни гораздо важнее минеральных добавок и витаминных экстрактов. В Африке я встречал много абсолютно здоровых и весёлых людей которые всю жизнь питаются абсолютно неправильно, и раздражительных молодых девок, скучных и унылых, не смотря на их идеальные американские диеты. Аскеты-джайны[4] могут не есть несколько месяцев без всяких последствий, а люди объявляющие голодную забастовку, редко выдерживают более шестидесяти дней. Ваше отношение к жизни гораздо важнее того, чем вы питаетесь. В результате у меня не выработались пищевые привычки, я всеядный, ем всё, что смогу достать. Чаще моя диета зависит от того, что имеется в наличии, а не от того, чего бы мне хотелось поесть, но при этом моё представление о цивилизованном завтраке осталось неизменным: капучино с парой круассанов под зонтиком в уличном кафе, возможно ещё чашечка эспрессо и свежий номер «Геральд Трибюн».

Во многих местах местные заведения общепита дёшевы и доступны, еда хорошая, я не заморачиваюсь с готовкой и питаюсь на берегу. В таких странах как Таиланд местная кухня настолько богата и разнообразна, что в каждом кафе всегда бывает что-то новое и всё очень дешёвое. Приведу пример, чтобы подразнить — жареный острый омлет. Нагрейте вок с небольшим количеством масла и давленым чесноком. Порежьте туда свежий омлет,

бросьте большую жменю приготовленных мидий, поджарьте перемешивая в течении трёх-четырёх минут, потом разбейте поверх сырое яйцо, помешайте ещё и подайте на большом блюде со свежими ростками фасоли. И это в дешёвом киоске на углу улицы. В Таиланде можно очень быстро растолстеть.

Заготовка провианта на переход не обязательно должна быть сложным процессом. Что взять на борт, зависит полностью от вас. Билл Кинг плавал на своём «Голуэй Блейзер» на совершенно невероятной диете. Если я хорошо помню, это были печенье из цельной муки, миндальная паста, сушёные фрукты и свежие ростки. Больше ничего. О вкусах не спорят, но когда заходит речь о диетах богатых тем, бедных этим и в чём-то сбалансированных, мне хочется заорать, как Хейгар Ужасный[5]: - Дайте мне стейк!

У меня на борту нет ни холодильника ни морозильника, рис и макароны, основа моей диеты. Я рисовый человек, чашка риса каждый день меня устраивает. Пластиковые контейнеры с рисом, это то, что я пополняю в первую очередь когда делаю закупки.

Обычно везде можно купить какую-нибудь дроблёную или молотую крупу, чтобы варить по утрам кашу. Ещё я закупал много коричневой муки, чем грубее, тем лучше. Хлеб можно печь даже без печки, в скороварке, приподняв его над дном кастрюли на паровой решётке. Если закончились дрожжи, всегда можно сделать закваску. Дикие дрожжи летают в воздухе повсюду, даже над морем, когда вы в трёх неделях пути от ближайшей суши. Чтобы их поймать, замесите тесто и оставьте на открытом воздухе на двадцать четыре часа, вы удивитесь, насколько оно поднимется. Хлеб из него получится плотный и тяжёлый.

Сам хлеб я пеку редко. Каждая культура, которой была известна пшеница, выработала собственный способ приготовления муки и замеса теста, иногда добавляя в него яйцо или дрожжи. В разные периоды я экспериментировал с индийскими чапатти, русскими блинами, немецкими дампфнудель или с простыми оладьями или печеньем.

Мои зубы не переносят сахар, ни белый, ни коричневый, поэтому, когда только была возможность, я запасал мёд, целую канистру.

Самыми первыми строками в моём листе закупок, сразу после воды и риса, стоял кофе, мешок сырых кофейных зёрен. Я не заядлый кофеман, пью чашку кофе утром, чтобы проснуться, и одну после обеда, но чашка кофе даёт мне огромный заряд энергии. Существует множество традиций приготовления кофе, приверженцы каждой из них, считают что их способ самый правильный. Но любой кофе насыщает кровоток желаемыми ингредиентами, поэтому дискуссия имеет лишь эстетическое

значение.

Впервые кофе стали использовать мусульмане суфиты в Хараре, в Эфиопии, они просто жевали сырые зёрна, тем не менее это придавало им бодрости во время ночных молитв. Странствующие дервиши продолжали экспериментировать с кофе и распространили его в Йемене, а позднее по всему мусульманскому миру. Кофе измельчали и сбраживали в некое подобие вина, которое пили, поджаривать зёрна начали лишь в тринадцатом веке.

Секрет заключается не в том, как вы завариваете кофе, не в марке и не в происхождении зёрен. Секрет в том, чтобы поджаривать свежие зёрна каждые несколько дней. При высокой температуре обжарки в них высвобождаются летучие масла, которые тут же начинают окисляться и быстро прогоркают. Арабские уличные продавцы обжаривают зёрна каждый день и вечером выбрасывают то, что не использовали. Такой кофе считается негодным даже для нищих.

Самый высококачественный «Блю Маунтин», обжаренный по секретной технологии, запечатанный в вакуумную упаковку и складированный на шесть месяцев, при заварке, даже из свежесмолотых зёрен, на вкус и по оказываемому действию будет схож с помоями. Любой местный кофе обжаренный этим утром, грубо смолотый и заваренный любым способом, даст эффект, который вы не забудете, только не скупитесь на зёрна.

Впервые я сам жарил кофе по необходимости, единственное, что я мог купить в деревне на Мадагаскаре, это зелёные зёрна. Потом эта процедура превратилась в ритуал. У японцев есть чайная церемония, у меня кофейная, может быть не такая сложная и официальная, но доставляющая не меньшее удовлетворение. Примерно раз в неделю я обжариваю партию кофе в чугунном казанке, который держу специально для кофе и какао. Это занимает примерно пол часа. После пяти лет экспериментов с нагревом, временем обжарки и помешиванием, у меня по прежнему каждый раз получается другой результат. Обжаренные зёрна я толку в каменной ступке — ещё одна необходимость, превратившаяся в привычку. Порцию зёрен нужно толочь каждый раз, когда собираешься сварить кофе, а запас хранить в герметичном контейнере. Можно добавить ванили или несколько зернышек кардамона. Кардамон смягчает эффект амфетамина в свежем кофе.

Я кофе варю, на арабский манер. Возможно так он несколько теряет аромат, но так из зёрен извлекается больше замечательных веществ и он оказывает более сильный эффект. Ни молока ни сахара. Хотя, комбинация крепкого кофе с другими активными

веществами может дать удивительные результаты. Ещё на борту Кехаара нет места такой мерзости неверных, как растворимый кофе.

Какао родственник кофе. Это дерево средней высоты, в то время как кофе похож на лохматый куст. Стручки с бобами какао, размером с человеческий кулак, растут на коротких стеблях прямо на стволе дерева или на крупных основных ветвях, а не на веточках, как другие фрукты. Мешок сырых какао бобов, иногда это было единственная пища у меня на борту. Я обжаривал их пять минут в кофейном казанке, удалял тонкую шелуху и толок в ступке или молол в мельнице. Смешав их со сгущёным молоком, вы получаете свежий шоколад, который не тает на жаре. Если вместо молока какао смешать с мёдом, получите ирис, похожий на батончик Марс. Я люблю вещи с простым и сильным вкусом, люблю жевать свежеобжаренные какао бобы.

Растительное масло, яйца, перец чили, чеснок лук и лаймы, против цинги, на этом пожалуй заканчивается список основных продуктов. Что я ем помимо этого, зависит от того, где в данный момент нахожусь. Здесь я говорю об Индийском океане. Очень не люблю консервы, покупаю их только в случае если они настолько дёшевы , что невозможно отказаться. Исключение, сгущённое молоко, для шоколадного лакомства. Однако, не раз богатые яхтсмены, порывшись в своих трюмах, из жалости, одаривали меня старыми, просроченными банками. Могу заверить их, что я съел их все, с благодарностью.

Когда я уходил с Чагос, у меня на борту была дюжина банок японских консервов для кошек выменянных по бартеру у Питера. Его кошка упала за борт во время перехода и консервы были никому не нужны. Я знаю, как кошки разборчивы в еде, и не разочаровался. В Японии кошачья еда так же дорога, как аналогичная, предназначенная для людей. В еде для домашних животных меньше добавок и у нее более простой вкус. Могу рекомендовать марку «Кит Кэт», особенно свинину.

Свежие фрукты и овощи были бы идеальным дополнением, но в тропиках они долго не хранятся, и запасти их не так просто. Лишь тыква может лежать несколько месяцев, до тех пор, пока внешняя кожура не повреждена.

Когда у меня была своя ферма, я начал экспериментировать с сушёными продуктами и продолжаю на Кехааре. Сушёный горох, фасоль и другие бобовые можно дёшево купить на рынке. Рано или поздно в них заведутся долгоносики. Вакуумная упаковка для супермаркетов насекомых не останавливает, они как то проникают через пластик. Сушёные бобовые хорошо проращиваются, сушёные бананы долго хранятся. Почистите

спелые бананы, разрежьте их вдоль и разложите на солнце на неделю. Они усыхают и становятся тёмно-коричневого цвета, как конфеты. Если сушите помидоры, посыпьте ломтики слегка солью. Сушёные порезанные ананасы на вкус слишком сладкие.

Необходимым предметом на камбузе является скороварка. Даже если прокладка изношена и не держит давление, крышка на ней держится даже в плохую погоду. К тому же у меня это единственная кастрюля, достаточно большая, чтобы положить в неё лобстера, не переламывая его предварительно пополам.

Готовлю я на керосине. Совсем не потому, что мне не нравится газ. Он дешёвый, чистый и повсюду доступен, хотя похоже, почти в каждой стране своя система соединений. Причина, по которой я не использую газ, в другом. У меня нет места для безопасного хранения газового баллона. Внутри его держать нельзя, я знаю слишком много случаев, когда причиной пожар на лодке была утечка газа. На Кехааре нет кокпита, на гладкой палубе негде хранить баллон. Поэтому я готовлю на древнем шведском примусе с одной горелкой на бронзовом бачке. Он стоит у меня в кардановом подвесе, который я постоянно переделываю и усовершенствую. Запчасти к примусу, сделанные в Индии, Португалии и Филиппинах, можно найти в любой развивающейся стране мира, как оригинальные, так и пиратские копии. В новых богатых странах (Япония, Корея, Тимор) никто больше не использует керосин для готовки.

Я часто покупал и приносил на Кехаар живых кур, уток, коз, крабов, ежей (если их можно так назвать), иногда я брал их и на переход. Достаточно обеспечить им тень, воду и немного корма и они хорошо переносят плавание. Я не не нахожу ничего странного в том, чтобы запасать живую пищу на Кехааре. Полинезийцы брали с собой животных на свои пироги и капитан Кук брал их в плавание. Ричард Генри Дана с нежностью писал о свинке «Старой Бесс» выжившей после ледяных штормов мыса Горн.

В тропиках коза может обеспечить свежим мясом на четыре дня, если нет холодильника, но меню нужно спланировать заранее. Когда ваш желудок избавится от первоначального недомогания (мы ведь слишком крутые моряки, чтобы называть это морской болезнью) вечером режете козу и едите свежую печень, почки, язык и т. д. Тушу на ночь подвешиваете на гик. На следующий день объедаетесь мясом на выбор: стейк, тушёное мясо, плов, рагу, всё что хотите. Часть мяса режете кубиками и маринуете на ночь, остальное срезаете с костей и сушите. Кости рубите и хорошо кипятите в скороварке, чтобы съесть завтра. И не смейтесь, возможно это будет лучшее блюдо из козы, бульон с кусочками мяса на косточках. В Малайе такой набор является

основой их знаменитого супа — туланг, супа из мозговых косточек. Когда скороварка опустеет, потушите в ней замаринованное мясо, оставив его на четвёртый день.

Ещё я охотился, когда нечто достаточно большое садилось, к своему несчастью, на палубу, и по глупости попадало в зону поражения багром. Из невежества я называл их всех утками, потом я увидел в книжке рисунок с глупышом (бобби), теперь я называю всех их бобби. Воды вокруг Сейшел особенно богаты большими жирными глупышами, невероятно глупыми. Проходя через архипелаг я добывал их по одному почти каждую ночь. Впервые они прилетели впятером и уселись балансируя на леере правого борта. К утру их осталось четыре, но к вечеру они снова вернулись, чтобы я не остался голодным. Оставшиеся трое вернулись на насест следующим вечером и в результате естественного отбора глупые существа прекратили своё существование двумя ночами позже. И я не чувствую себя злодеем, так как знаю, они бы сделали то же самое, будь у них хоть какой шанс.

На вкус они похожи на диких уток, и в них достаточно мяса. В основном это молодые птицы, они не боятся людей и подходят близко. Более взрослых птиц легче освежевать, чем ощипать. Сварите их в скороварке, потом поджарьте с чесноком и подайте с рисом. И опять, бульон будет лучшим блюдом. Я не стану приводить здесь детальные описания экзотических рецептов, думаю, что творческому коку не нужны точные пропорции и количество, ему нужны новые идеи: - Надо же! Я никогда не думал об этом. Надеюсь он, или она, найдут несколько идей в этой книге.

Рыбалку, как источник пропитания, я оставил напоследок. В плавании нельзя на неё рассчитывать. Существует бесконечное количество способов ловли, отличные книги о любых видах рыбалки, но многие из них упускают важный момент, для рыбалки, в первую очередь, нужна рыба. В океане есть большие пространства, где рыбы похоже нет совсем. Иногда лодка постоянно вспугивает рои летучих рыб, её сопровождает стая дорадо, до тридцати штук. В таком случае ловля это лишь вопрос техники. В других же переходах я неделями не видел никаких признаков жизни, ни летучих рыб, ни дельфинов, ни птиц, ничего. Поэтому если вы буксируете за кормой новенькую Рапалла на рекомендованной скорости в семь узлов и ничего не ловится, возможно дело не в том, что вы делаете что-то неправильно.

Вся моя рыболовная оснастка состоит из самодельной приманки и толстого шнура, которые я буксирую за лодкой. Я

использую два вида приманки: блестящую, овальную, в форме рыбки, блесну, сделанную из алюминиевого листа от коробки с печеньем, или обрезанную ложку из нержавейки — при быстром плавании, на малой скорости, кусок расплетённого нейлонового троса. Всегда прицепляю поводок из нержавеющего тросика между блесной и шнуром, у рыб острые зубы. Слабым звеном обычно остаётся крючок. Но однажды я даже был рад, что он разогнулся. На снасти была прицеплена блестящая ложка на дорадо, когда раздался звук быстро разматывающейся катушки на палубе. Я ставлю шнур со слабиной, чтобы рыба сначала смогла вытянуть её свободно на некоторое расстояние. Я высунулся из люка, огромная рыба парусник выпрыгивала из воды за кормой. Большой плавник раскрыт - потрясающее зрелище. Я сделал петлю на шнуре и накинул на ближайший кнехт. Не могло быть и речи, вытащить такого монстра руками, простым шнуром, но терять двести метров своего лучшего шнура тоже не хотелось. Через несколько мгновений крючок разогнулся и рыба ушла. Удачи ей.

Моя любимая рыба, дорадо (махи махи). Они живут в открытом океане и никогда не заходят в лагуны, или внутрь атоллов. На длинных переходах в пассатных широтах у лодки их может собраться целая стая. Они могут следовать за вами день за днём, неделя за неделей, золотистые и неоново-голубые рыбины идут за лодкой до тех пор, пока она не приближается к суше, после чего исчезают. Дорадо охотятся на летучих рыб, следуя их траектории полёта под водой, иногда перепрыгивая через волны. Летучие рыбы меняют направление полёта, они потрясающе запутывают следы: ещё волна, ещё, поворот влево, теперь отлично... И в момент, когда она касается воды после сложных манёвров — Хам! - её хватает дорадо. Если ваша наживка напоминает летучую рыбу, они хватают её в момент, когда вы опускаете её в воду, свежая летучая рыбка, выпрыгнувшая на палубу, обеспечивает успех.

Дорадо умная рыба, осторожная, она не бросается жадно на что попало. Если её насторожит ваша приманка, она не возьмёт её и больше не приблизится к ней. В основном попадаются молодые рыбы и они сражаются за свою жизнь. Однажды я поймал самку и почти уже вытащил, когда она пошла из глубины вертикально вверх, собрав все силы для последнего прыжка. Она смотрела на меня сквозь толщу воды, разгоняясь вверх, как ракета. Я чувствовал её решимость вырваться, и ей это удалось. Она сорвалась с крючка и ушла. Но я не сожалею, уважаю настоящих бойцов.

Немного о сигуатерра, рыбном токсине. Сейчас так много

экспертов и всяких историй о нём, что трудно что-то понять. Он встречается в мелких тропических водах, рыбы открытого моря, тунец, ваху, дорадо и акулы его не содержат, виды живущие в холодных водах, тоже безопасны. Рифовые рыбы по разному. На Чагос можно есть любую рыбу, на Мадагаскаре я даже не слышал о сигуатерра, в Тихом океане можно отравиться даже рыбой купленной на рынке. Это редко смертельно, но выздоровев вы не будете есть рыбу ещё долгое время, даже в консервах.

Способов готовки рыбы существует столько же, сколько коков. Её можно есть сырой, приготовить или заготовить впрок. На Тонга филе режут на кусочки и выдавливают лайм, пока сок не покроет всё мясо. Когда оно побелеет, готово. Можно замариновать рыбу в соевом соусе и есть сырой. Готово тогда, когда уже нет сил ждать, или можно оставить на следующий день. Попробуйте её с резаным сырым луком. В Японии есть школа приготовления сырой рыбы, знаменитых сашими. Их подают с соевым соусом, пастой васаби из хрена, и ломтиками горького лимона.

Приготовленная рыба может храниться без холодильника до завтрашнего утра. Если готовите на гриле филе, не выбрасывайте хребет, поджарьте его тоже. Из хребта и головы получается отличный «рамазава» мальгашский рыбный суп. Прокипятите все эти оставшиеся после срезания филе части с перцем чили и любыми овощами, какие сумеете раздобыть, можно есть с простым рисом. Суп тоже может храниться до следующего дня. Если коптите рыбу, убедитесь, что дым холодный, иначе она сварится и долго храниться не будет.

Многие считают, что мясо акулы несъедобно, мотивируя это тем, что у акул нет почек и оно полно аммиака. Говорят, что если акульим мясом кормить собак, они сходят с ума. Не знаю, в Мексике, Аравии и восточной Африке акула деликатес. В Йемене сушёное мясо акулы является важной статьёй экспорта. Я ел только маленьких чернопёрых и серых рифовых акул.Приготовленные на гриле они ничего из себя не представляют, но копчёные и сушёные, очень хороши на вкус. В одном из трёхнедельных переходов сушёное мясо акулы, рис и кокосы были основой моего питания.

У скатов великолепное нежное мясо в крыльях. К счастью крылья составляют большую часть их тела. Копчёный орляк напоминает по вкусу нежный бекон, хотя, после двух лет, проведённых в странах пророка, мне всё копчёное напоминает бекон.

Сушка, простейший способ консервации рыбы. Аборигены разрезают её вдоль, присыпают солью и оставляют на солнце на

месяц. Но если влажность слишком высокая, у вас провоняет вся лодка, заведутся насекомые и рыба испортится. Сицилийский способ позволяет удалить из рыбы большую часть воды до сушки. Филе нарезается тонкими полосами, не толще дюйма, сильно солится и укладывается в ведро, чередуя слой соли, слой рыбы. Выступающий рассол сливают, достаточно делать это дважды в день. Через неделю жидкость перестанет выделяться. Филе отряхивают от соли и сушат на солнце три...четыре дня, после этого оно может храниться бесконечно. При большой влажности сушёная рыба может впитывать воду, её нужно периодически просушивать на солнце.

Готовить сушёную рыбу можно на гриле, либо так как есть, либо замочив сначала в воде, смывая соль и меняя воду несколько раз. В крайнем случае подойдёт и морская вода, но лучше пресная. И это подводит нас к самому важному из припасов на судне — пресная вода. Преобразование солярки в пресную воду с помощью опреснителя было объявлено большим шагом к независимости моряков в океане. Ну что же, у каждого своё мнение. Если вы предпочитаете опреснитель, ставьте опреснитель, я же храню воду в пёстрой коллекции старых пластиковых канистр. Триста литров воды дают мне три месяца автономии, если конечно все они заполнены водой а не ромом. Приятным сюрпризом была водопроводная вода в Африке, она была пригодна для питья прямо из крана. Подобное нельзя сказать о Юго-Восточной Азии.

Пресную воду я использовал только для питья и готовки, но не для мытья. К удивлению, там, на открытом воздухе не становишься сильно грязным, а если укрываться от солнца, то и не потеешь. Если я моюсь морской водой, то появляется сильное раздражение чувствительных участков кожи, поэтому во время переходов я не моюсь, если только не пойдёт дождь. Знаю, даже слышу ваши слова: - Домашняя свинья, выпущенная на волю, быстро возвращается в дикое состояние.

Когда налетает дождевой шквал, я вылезаю на палубу и уцепившись за мачту стою под холодным ливнем, налетающим с порывами ветра. Шквал длится всего несколько минут, поэтому нужно действовать быстро. Больше всего от этой процедуры страдают волосы. Будучи длинноволосым хиппи, я собираю их в хвост, но они всё равно спутываются на ветру. Соль, содержащаяся в воздухе, превращает их в дреды. Помыв волосы пресной водой и наконец расчесав, я теряю их половину. Как я уже писал, я не стриг волосы уже девять лет, но за это время они не стали длиннее. Естественно, они растут, но я их теряю столько, что этого едва достаточно для их поддержания.

Не смотря на все неудобства и женское влияние, я предпочитаю носить длинные волосы. Это нечто большее, чем пережиток мятежной юности. Ваша личная сила, жизненная энергия заключена в ваших волосах. Желая подчинить себе человека первым делом обрезают ему волосы: в армии, в тюрьме или просто властные родители и вовсе не для облегчения гигиены. Если бы это было так, племена живущие в пыльных местах должны были бы сбривать их, но они этого не делают. Самые сильные и независимые племена в истории были длинноволосые, от спартанцев в древней Греции, до бедуинов в арабской пустыне и белуджей на среднем востоке. Американские индейцы снимали скальп у врагов а китайцы срезали им косу. Действующий Йокодзуна, величайший чемпион в японской борьбе сумо, уйдя в отставку, сдал свой титул остригши пучок волос. Когда индийские йоги или иранские дервиши отправляются в свои духовные искания, они перестают стричь волосы и бороды. В Таиланде люди, когда просят Будду о покровительстве, отправляют ему по воде подношения, которые включают благовония, монеты и пряди собственных волос. в начале шестидесятых не открыли ничего нового, когда стали отращивать длинные волосы, они просто следовали древним традициям библейского Самсона.

В тропиках шквал длится достаточно, чтобы вымыть мои волосы, но обычно после него я теряю пол дня. После ливня наступает штиль и идёт морось, не хочется никуда торопиться и я занимаюсь бытовыми делами, в первую очередь стиркой береговой одежды. Я раскладываю обе майки и шорты на палубе и посыпаю их стиральным порошком, дождь завершает остальное. Более сложный способ состоит в том, чтобы превратить тузик в стиральную машину. Я жду пока долблёнка привязаная на палубе, наполовину наполнится дождевой водой, добавляю стиральный порошок, бросаю вещи и иду отдыхать вниз. Плещущаяся вода взбивает пену, которая летит над океаном. На Кехааре этот метод приберегается в качестве «тяжёлой артиллерии» для джинсов и скатерти. Я просто бросаю их в долблёнку вместе с хорошим количеством стирального порошка и оставляю их плескаться остаток дня.

Тем временем дождь смыл соль с парусов и можно наполнить канистры. Вода иногда слегка солоноватая, но для готовки годится. Теперь я замерз и промок до костей, кожа на руках и ступнях похожа на капустные листья. Достаточно пресной воды. Сидя в каюте жду пока высохну, после чего смазываю потёртые участки кожи. Использую для этого крем Нивеа, ланолин, растительное масло, жир — то что есть под рукой. Возможно я

воняю как бомбейская шлюха, но это лучше чем болезненная сыпь.

Я поджариваю свежую порцию кофейных зёрен и начинаю заниматься всякими мелочами. Установился полный штиль, дождь уменьшил волнение, мы мягко покачиваемся посреди серого океана. Я чищу примус, наливаю керосин в бутылки из центрального бака, просеиваю долгоносиков из запасов муки — домашние хлопоты. Дождливый день — выходной день.

Тюрьма в Коломбо.

Я устал, не спал четыре ночи. Судоходство у южного побережья Индии очень оживлённое и мне удалось вздремнуть всего несколько раз по несколько минут, нельзя было оставить румпель, у меня нет ветрового рулевого. Муссон в этом году сменился рано, я провёл много недель еле двигаясь с очень слабыми ветрами, дрейфуя со встречным течением. Мой дакроновый парус развалился на части, весь центр, сплошная дыра. Продукты заканчивались, я направился к ближайшему порту лежащему по ветру, Коломбо на Шри Ланка.

Я знал, что на севере страны шла гражданская война, но яхты всё ещё заходили в Галле. Я слышал, что сынок Дона Виндзора берёт с них по сто пятьдесят долларов агентской пошлины за оформление бумаг. Много лет назад я не поладил с самим старым Виндзором, не думаю, что с сыном было бы лучше. В Галле я не пошёл, а направился в столицу. Чего я не знал, так это то, что порт Коломбо был объявлен закрытой зоной. Двумя месяцами раньше Тигры Тамила развязали войну по всей стране. Они взорвали несколько бомб в центре Коломбо, затем террорист-смертник заплыл в порт Коломбо и взорвал два торговых судна. Военный флот Шри Ланка взял порт под свой контроль и объявил его закрытым. Всё побережье, за исключением Галле, было военной зоной.

Когда военные заметили потрёпанный Кехаар, приближающийся в сумерках к волнолому, не отвечающий на радио вызовы, то приняли нас за ещё одного террориста и выслали навстречу военный катер с приказом остановить любыми средствами.

Я едва не засыпал за румпелем и был не в настроении дискутировать с крохотным катером, который едва держался на волне и на котором никто не говорил по английски. Я собирался пришвартоваться к стенке и выяснить всё утром. Они сняли чехол с пулемёта, и заправили ленту с патронами. Что-то в их поведении подсказало мне, что когда они повернут его в мою сторону, то начнут стрелять.

Я лёг в дрейф и стал ждать, пока они получат указания по радио. Их смутило, что я не являюсь Тигром Тамила и их приказ изменили. Наконец они подали мне трос и велели следовать за ними. Примерно на середине пути через внутренний порт поступил новый приказ: - Встать на якорь. Я бросил якорь. Через десять минут прибыл рабочий бот портовых властей и очередной приказ: - Выбрать якорь. С меня было достаточно, я слишком

устал. Военный катер ушёл, а у этих оружия не было, поэтому я предложил им подняться на борт и самим выбрать чёртов якорь, что они и сделали. Меня отбуксировали к причалу рядом с главным канализационным стоком.

Толпы чиновников нагрянули к нам, военный водолаз нырнул под Кехаар, для контрольного осмотра. Все были вежливы, но обескуражены и не понимали, что со мной делать. Других яхт я здесь не видел. Мне пришлось заполнить с дюжину бланков, никто не отвечал ни на один из моих вопросов. Капитан порта прислал пожилого полисмена с ещё одной стопкой бумаг, чтобы я их заполнил. Я бросил взгляд на верхний документ — Сборы за лоцманскую проводку. - Какова сумма сбора? - спросил я. - Не знаю. Подпишите здесь. - Постой, приятель. Я не подпишу пока ты не скажешь, сколько я должен заплатить. - Не подпишешь? Окей. - коп поднялся со своими бумагами и тут и начались мои неприятности. Нигде в мире невозможно поговорить с капитаном порта без того, чтобы не заплатить за это.

Я сидел за штурманским столом и клевал носом, когда, десять минут спустя, капитан порта появился собственной персоной, разъярённый тем, что я отказался подписать документы. Это был сухой, величавый тамил из высшей касты, саркастические тонкие губы, неподвижное лягушачье лицо - человек который не часто слышал «нет» в своей жизни. За его сдержанной внешностью кипела ярость. Я старался быть дипломатичным настолько, насколько это возможно. - Кто мой агент? - Вы не можете работать с властями напрямую в Шри Ланка. Вы должны заплатить агенту, чтобы он сделал это для вас.

Агента у меня не было. - Что? Нет агента?! Почему вы отказались подписать въездные документы?! Я объяснил, что ничего не имею против въездных документов, я просто не стал подписывать лоцманский сбор, пока не узнаю, сколько должен, на случай, если это больше, чем я имею. Он немного успокоился, снова стал вежливым и ясно дал мне понять, что в его порту мне не рады. Я был уверен, что проблема с документами всего лишь повод для более глубоких претензий. Садясь в свой лимузин с личным водителем и кондиционером, он бросил через плечо: - Я арестовываю вас за неподписание въездных документов.

Мне удалось вздремнуть ещё десять минут. Ещё пара бутс запрыгнула на палубу, юный Че Гевара в морском берете. Он проверил мой паспорт, осмотрел лодку и поинтересовался, сколько у меня есть денег. - Вы пойдёте со мной. Я предусмотрительно запер лодку, прежде чем мы её покинули. С вооружённой охраной меня отвели в полицейский участок. Я был арестован военными по приказу капитана порта и задержан

полицией.

Была суббота, там почти никого не было. Дежурный офицер в караульной комнате скучая записывал цветными авторучками рапорт о моём аресте в толстый журнал. Че Гевара по прежнему пытался выяснить сколько у меня денег. Сквозь плотный туман усталости я видел, что попал в полное дерьмо. Я попросил, чтобы они связались с австралийским посольством. Это был первый и последний раз когда я делал это. - Приятель, мы ничем не можем помочь, это внутреннее дело правительства Шри Ланка. Мы можем известить твоих близких дома. Я поблагодарил их, повесил трубку и сел в кресло в оцепенении. Я не мог ничего сделать, поэтому ничего и не делал. Совсем ничего, несколько часов сидел без движения.

Ближе к вечеру появился Ахмед, шеф отдела уголовного розыска. Слегка навеселе, в выходном воскресном костюме, похоже его вырвали с весёлого пикника. Седеющий тамил с тонкими усиками, тридцать четыре года службы в полиции. Совершенно дезорганизованный, большой любитель цитировать архаичные определения на английском из Тамильско-английского словаря, который он держал на столе. Телефон начал звонить, дело пришло в движение. Часть звонков были на английском и я разбирал обрывки фраз: - Подозреваемый в сочувствии..., представитель министерства иностранных дел..., австралийский посол... Звучало всё это не очень хорошо, но Ахмед намекнул, что всё не так плохо. Похоже, он старался помочь мне.

В первую очередь он показал мне как правильно написать официальный рапорт. Он взял текст, который я написал и, с моего разрешения, слегка его поправил. Важнее всего не то, о чём нужно написать, а то, что нужно опустить. Я был представлен в наилучшем свете, как бестолковый яхтсмен, попавший в неприятную ситуацию из за полного невежества, что собственно было правдой. Постепенно я понял, что являюсь лишь пешкой в игре других персонажей и Ахмет является моим союзником, поэтому я сотрудничал. А происходило примерно следующее: У капитана порта нет в личном подчинении вооружённых людей. Для исполнения своих прихотей он опирается на полицию. По правилам он может отдать приказ любому полицейскому участка порта. Полицейские возмущены тем, что вынуждены выполнять приказы штатского и чинят ему препятствия во всём, в чём только могут. Когда военные, два месяца назад, пришли в порт, они стали подчиняться капитану порта, в конце концов он же был здесь главным. Таким образом он приобрёл силовую структуру, независимую от полиции. Теперь у него были вооружённые до зубов военные моряки, готовые выполнять его приказы и он

пытался взять реванш над полицейскими. Стычки между двумя лагерями происходили постоянно. Ахмед считал, что в моём случае капитан порта был слишком суров и мне необходима помощь.

Я с трудом держал глаза открытыми, засыпая в кресле, Ахмед заподозрил, что я нахожусь под действием наркотиков, предложил вызвать врача. Я невесело улыбнулся: - При всём уважении, сэр, но мне нужен не доктор, мне нужно поспать. Я не спал последние четыре ночи. И пища, со вчерашнего завтрака я ничего не ел. - Как?! Не ел? - живо откликнулся он. Последовал шквал распоряжений на сингальском языке. - Вы едите рис? - Я ем всё. Опять последовала тирада на сингальском. Через пять минут передо мной была куча риса и различные виды Шри Ланкийского карри из полицейской столовой находящейся на другой стороне улицы. Я вымыл руки под краном и проглотил всё. Констебли смотрели на меня с удивлением, перешёптываясь друг с другом, белый человек не просил ложку и уплетал рис руками, так же, как это делают они. Мне принесли ещё риса и карри, и я опять очистил до блеска блюдо. Теперь они улыбались. Удивительно, как сильно некоторые простые детали в поведении могут повлиять на отношения людей разных культур.

Я немного расслабился и на меня навалилась апатия. Сев на скамью, привалившись спиной к деревянным панелям на стене, я терпеливо сидел час за часом практически неподвижно. Вежливо отвечал на одинаковый набор скучных вопросов каждому вновь пришедшему. До сего момента никто ещё не сказал мне прямо, что я нахожусь под арестом, всё говорилось лишь намёками и иносказаниями, так же как никто не сказал, что Кехаар конфискован в тот момент, когда военный катер подал мне буксирный трос.

В одиннадцать вечера стало ясно, что меня не отпустят и я спросил Ахмеда, где я могу лечьспать. Он позволил мне лечь на деревянной лавке в караульной комнате, вместо камеры за решёткой.

Утром снова был рис и карри, полицейские были веселы и приветливы, но проблемы были не шуточные. В тот же вечер были арестованы три местных рыбака, за то же нарушение, что и я. Их дело пошло на самый верх и им сразу влепили три месяца тюрьмы в ожидании расследования. Они прошли мимо меня в ожидавший их фургон, небритые и босые.

За ночь я достаточно отдохнул, чтобы читать местные газеты на английском. В воскресном выпуске целых две страницы были заняты чем-то вроде частных объявлений. Родители организовывали свадьбы для своих отпрысков, о которых

сообщались всего две вещи: положение в сложной иерархической системе каст и гороскоп. Остальная часть газеты — новости, успокаивающие, подвергнутые жестокой цензуре.

Согласно британскому праву, сохранившемуся в бывших колониях, через двадцать четыре часа после ареста я предстал перед судьёй для вынесения обвинения. Ко мне приставили двух молодых полицейских, хорошо говорящих по английски. Шива и Ратнаяки стали моими тенями на последующие два дня.

Хороший ночной сон поставил меня на ноги настолько, что я начал проявлять интерес к окружающей действительности. Мы ехали в фургоне по грязным, многолюдным улицам Коломбо. Выхлопные газы, пыль и смрад, муссонные дожди ещё не начались, водохранилища гидроэлектростанций были пусты, отключения электричества достигали 10…12 часов в день, маленькие бензиновые генераторы тарахтели у входов в магазины. Правительственные здания напоминали тюрьмы с усиленной охраной, опутанные мотками колючей проволоки, окружённые блок постами, контрольно-пропускными пунктами, касками, укрытыми мешками с песком пулемётными гнёздами. Порт Коломбо похож на гарнизон в осаде, ожидающий нападения в любую минуту. Для защиты от подводников смертников военные моряки взрывают в порту подводные заряды два-три раза в час. За две недели они убили всю морскую живность выросшую на днище Кехаара. Коломбо мы покинули с чистым корпусом.

Люди на улицах одеты в однообразную серую западную одежду, редко увидишь цветное сари или индусскую набедренную повязку, их носят только бедняки. Дороги покрыты колдобинами, стоки сливаются на улицу. Город-сад Коломбо, о котором я вспоминал с ностальгией, превратился в чёрную дыру Калькутты.

Было воскресенье и судьи были выходные. Меня повезли во временно действующий магистрат для суда. Мы доехали до зелёного пригорода у самых холмов, у особняка нас уже ожидал судья. Некоторые бумаги были на английском и как я понял, пока не было выдвинуто никакого обвинения. Полиция хотела передать меня в тюрьму, пока они всё не выяснят. Судья был очень старый человек с длинными снежно-белыми волосами и безупречными английскими оксфордскими манерами. Он взглянул на меня слезящимися глазами и приказал полиции держать меня ещё двадцать четыре часа в участке а не в тюремной камере, в ожидании окончания расследования. Таким образом я вернулся на свою лавку в караульном помещении, опять был рис и карри и удалось немного поспать.

Позже вечером ситуация изменилась, кто-то, где-то пришёл к выводу, что я не представляю угрозы безопасности Шри Ланка.

Ахмед много раз намекал, что меня отпустят, но закостеневший монолит азиатской бюрократии уже включился в работу. Ни одна из структур участвовавших в моём аресте не имела права меня освободить. Полиция, военные и капитан порта могут вас арестовать, но не могут освободить. Только магистрат, в судебном порядке может сделать это. Меня должны были отвезти в суд на следующий день, это означало ещё одну ночь в караулке.

Полицейские заметили, что я уже не похож на остекленевшего зомби, как в предыдущую ночь, у нас завязалась оживлённая беседа. Все жевали листья бетеля, я тоже присоединился. В воскресенье вечером многие были одеты в штатское, даже на службе. Некоторые были выпивши. Не происходило ничего такого, чтобы держать их на улицах. Один из полицейских хорошо говорил по английски и переводил другим семи, восьми коллегам, собравшимся в комнате. Это были обычные парни, пришедшие в полицию потому, что зарплата там вдвое выше, чем они могли бы заработать где-либо ещё. Предполагается, что высокие зарплаты в полиции помогут избежать взяточничества и коррупции. Полицейские похоже были довольны, всё что их беспокоило, это крикет. Всего несколько дней тому назад команда Шри Ланка победила Австралию в финале кубка мира, став чемпионом, и тут у них был живой австралиец, готовый ответить на все вопросы. Я не скажу, что сильно разбираюсь в крикете, но могу поддержать разговор по теме и хорошо умею перенаправить его в другое русло. Мы жевали бетель и неплохо проводили время. Ахмед тем временем сторговался с капитаном порта что он снимет обвинения, если я пообещаю оплатить портовый сбор в размере шестьдесят семь долларов.

Тем временем другие копы возвращались со смены. Они складывали пистолеты в шкаф и садились писать цветными карандашами отчёты в журнале. Множество пишущих людей за столом, это напоминало больше вечернюю школу чем полицейский участок. Я заметил, что один человек проводил большую часть времени читая отчёты, потом узнал, что он из отдела сбора разведданных, Ахмед обмолвился по телефону. Короткая борода, лысеющая голова и торчащий живот. Он носил сандалии и неприметную одежду, как у большинства людей, ездил на велосипеде. Вы бы никогда не признали бы в нём копа.

С утра мы отправились в суд, который находился через дорогу. Помещение суда занимало весь верхний этаж длинного бетонного барака, не видевшего краски со времён обретения независимости. Внизу было полицейское общежитие и столовая. Меня провели через тёмный, мрачный коридор с низким

потолком в комнату ожидания. Усевшись на деревянный ящик в углу я осмотрелся по сторонам. Небольшая комната была переполнена, её дальний угол был занят тюремной камерой, забранной прутьями дюймовой толщины, как тигровая клетка в зоопарке, внутри неё, держась за решётку, стояли несчастные создания, трое молодых сингальцев. Худые, босые, в потрёпанной одежде, потерявшей цвет от постоянных стирок. Снаружи у клетки стояли их родители, пришедшие на суд, две пары индусов почтенного возраста, в своих лучших бедняцких одеждах, выцветшем красном сари, застиранных саронгах, бижутерия, седые серебристые волосы, красные точки на лбу. Отцы сокрушались, матери тихонько плакали. Равнодушный адвокат в безупречном костюме тройке, скрестив руки за спиной, механически, отвечал на их вопросы, низким голосом. Не знаю, что они натворили, но на преступников они не были похожи. Они походили на мокрых цыплят, растоптанных, жалких и униженных. Самым волнующим зрелищем были их руки, обхватившие тюремные прутья - костлявые пальцы сомкнувшиеся вокруг ржавого железа. Странная идея промелькнула у меня в голове, я поклялся, что если вдруг когда-нибудь, по какой то несчастливой случайности, попаду в тюрьму, никогда не дотронусь до этих унизительных прутьев.

В противоположном углу на скамье прохлаждались два тюремных надзирателя, невзрачный мужичок в мышиной серой униформе и здоровенная тётка с короткой стрижкой. Сто килограммов мышц, бицепсы выпирали из коротких рукавов униформы. Она пыталась быть приятной, болтать со мной, но меня тошнило от её присутствия. Каким же человеком нужно быть, чтобы проводить свою жизнь, держа за решёткой других людей?

В комнату вошёл мужчина средних лет, с небольшими залысинами, и улыбнулся мне: - Доброе утро сэр. Хочу заверить, у Вас не будет никаких проблем, скоро вас отпустят. Я бегло взглянул на него и принял за судью. - Сколько у Вас есть денег? Ого! Это же африканский метод вершить правосудие. Если он судья, то наверняка читал полицейский рапорт. Я признался Ахмеду, что у меня было восемьсот долларов, это были деньги, которые они могли легко найти на Кехааре, остальные были хорошо спрятаны. - Восемьсот долларов. - ответил я. - Отлично. Давайте мне пятьсот и Вы свободны. Черт! Это уж слишком откровенно! Мы поторговались немного о сумме, но он застал меня врасплох, к тому же в глубине души я хотел лишь одного — вырваться отсюда. Мы договорились о трёхстах, я заплачу их после освобождения. Мужчина удалился. Его серый костюм был

мал ему. Он стал хорошо питаться с тех пор, как видел своего портного в последний раз.

Судебное заседание началось. Моё дело сегодня рассматривалось вторым. Меня препроводили в зал суда и поместили на скамью подсудимых. Я огляделся по сторонам и понял, как меня одурачили. Настоящий судья сидел за высоким столом, лицо скрыто очками, парик длиной два фута и чёрная накидка на плечах. За ним стоял его помощник, передававший распоряжения судьи публике. И, сюрприз: холёный господин, гарантировавший моё освобождение за триста долларов, оказался моим собственным адвокатом. Он опирался одной рукой на загородку и посылал мне обнадёживающие улыбки.

Фарс занял не более пяти минут. Судья меня абсолютно игнорировал и обращался только к своему помощнику. Обвинителем, со стороны полиции был один из моих конвоиров, констебль Шива. Меня освободили от ответственности, с условием, что я заплачу портовый сбор в размере шестидесяти семи долларов. После оплаты мне будет возвращена лодка. Потом мой речистый адвокат произнёс совершенно бесполезную и пространную речь, простобла-бла-бла. Меня вытолкали из зала прежде чем я успел удобно устроиться.

После моего дела слушались ещё множество других. Я сел на мусорный бидон возле здания суда в ожидании. Рад был увидеть, как пол часа спустя оттуда вышли три молодых человека, сидевших ранее в камере, в сопровождении своих счастливых родителей. Технически я был свободен, но мой паспорт всё ещё находился в полицейском участке, а мои охранники в зале суда. Наконец появился мой адвокат. Я подошёл к нему, кипя от возмущения, и обвинил в том, что он неверно представился при встрече, вернее никак не представился и я принял его за продажного судью. Я был готов заплатить триста долларов судье взяточнику, но адвокату, который к тому же ничего не делал, это слишком. Местные в подобных случаях платят эквивалент двадцати...тридцати долларов. Мы поторговались ещё немного и его цена упала до ста долларов, я почувствовал себя лучше.

Я вернулся на свою лавку в полицейском участке, нужно было написать документ о моём освобождении. Ахмед подписал его и протянул мне паспорт, когда я рассказал ему про адвоката. Тот возмутился: - Нет! Ты не должен ничего платить ему! Мы вчера договорились о твоём освобождении без его участия! Я нерешительно возразил, я ведь обещал заплатить, поэтому должен. Но Ахмед был непреклонен: - Нет! Ты ничего не будешь платить. Он же змей, вчера пообещал представлять тебя бесплатно. Правда. Ничего не плати! Мы тебя прикроем! Он

повернулся и рявкнул в комнату: - Шива! Ратнаяки! Проводите его!

Парни взяли свои АК-42 и мы вышли на улицу. Адвокат переходил дорогу, направляясь обратно в здание суда. Увидев нас, он остановился и мы встретились посреди дороги. - Как насчёт оплаты, сэр? - начал он вежливо. Я был не уверен в себе и чувствовал смущение из за того, что изменяю данному ему слову, хотя это и был адвокат. - Хочу заверить Вас, мой друг, что о сумме мы договоримся по дружески. - продолжил он, но я прервал его. - Похоже, что вчера вы пообещали представлять меня бесплатно.- я указал на своих сопровождающих: -Так мне сказали в полиции. Адвокат глянул на мрачного Шиву, на Ратнаяки: - Хорошо, хорошо, сэр. Если вы так считаете. Тогда ладно, всё в порядке. Он ещё раз бросил взгляд на оружие. - Всё хорошо, всё хорошо. Он спешно потряс мою руку и удалился. - Вот змей! - проворчал Шива и сплюнул в канаву

Я был свободен, но не мог никуда пойти. Я до сих пор не въехал официально в страну. Мне нужен был штамп в паспорте, как у всех моряков, сходящих на берег. Я даже не мог отправиться на лодку. Её освободили из под стражи, но там, где я её оставил три дня назад, её не было. Нужно было идти выяснять у военных.

Образовался замкнутый круг. Чтобы выполнить предписание суда, я должен был сначала заплатить капитану порта его портовый сбор. Но с собой у меня денег не было, чтобы взять наличку, я должен был попасть на Кехаар, который отбуксировали на строго охраняемую военную базу, на другом конце порта. Чтобы попасть на базу, мне нужна была печать в паспорте и разрешение покинуть портовую зону. И то и другое мне должен был сделать капитан порта, после оплаты сбора.

Ахмед опять решил проблему. Не смотря на то, что я уже не находился в его юрисдикции и проблема его не касалась, он приказал Шиве и Ратнаяки проводить меня. В сопровождении двух вооружённых полицейских я без проблем прошёл через все ворота и контрольные пункты. Мы начали распутывать клубок Шри Ланкийской бюрократии.

На попутном грузовике доехали до военной базы. Кехаар охранял одинокий автоматчик. Лодка была пришвартована к открытому пирсу безо всяких кранцев и стукалась бортом о голый бетон, откалывала от него куски на каждой большой волне, содрогаясь при каждом ударе и звеня, словно пустая бочка. Она билась так уже три дня! Ублюдки! Они действительно хотели утопить её. Они специально это сделали, когда я уходил с лодки, кранцы висели на борту, прочные покрышки от грузовика, сейчас они лежали на палубе. Если бы Кехаар был из любого другого

материала, а не из стали, то сейчас у меня уже не было бы лодки. И хорошо, что я приварил стальные полосы дюймовой толщины вдоль каждой скулы.

Ещё один охранник подошёл, когда я полез внутрь за деньгами. Я вылез, закрыл люк и повесил кранцы между бортом и причалом. На попутке мы уехали обратно в Коломбо, платить портовый сбор.

Здание администрации порта Коломбо словно вышло из произведений Франца Кафки. Гигантское бесчеловечное сооружение, единственной целью которого является служить самому себе. Закон Паркинсона утверждает, что государственный департамент в котором работает более десяти тысяч человек, является полностью самодостаточным и не нуждается во внешних причинах для своего существования, он сам производит достаточное количество документов, чтобы быть полностью занятым. В администрации порта Коломбо добавьте к этому движение грузов, которым они должны управлять и, самое главное, все те ограничительные правила, продиктованные гражданской войной, и можете представить тот Вавилон, в который мы попали. Этот непостижимый ужас располагался в четырёх зданиях, разбросанных вокруг центра Коломбо. Для простой оплаты портового сбора нужно было сначала получить счёт, отнести его для оплаты в кассу, располагающуюся в другом здании, кассир выпишет ордер, с которым нужно пойти в следующее место для получения печати.

В подвальном этаже старого колониального здания портовой администрации Шива нашёл нужную дверь, где выписывали счета. Большая комната без окон, полная молодых клерков, перекладывающих бумаги из одной стопки в другую. Кипы бумаг заполняли все столы, лишние кресла, свободное пространство в углах комнаты и вдоль коридора. Никто не хотел брать на себя никакой ответственности ни за что, всё должен был решать начальник, а он ушёл на обед. Мы ожидали в столовой, глазея на девушек. Когда босс наконец вернулся, он тоже не мог ничего решить прежде чем сделал множество звонков и ему подтвердили, что именно он должен выписать счёт. Он дважды звонил самому капитану порта, прежде чем мне выдали бумажку с требованием заплатить шестьдесят семь долларов. Сам счёт был выписан в рупиях.

Я был рад выбраться на дневной свет улицы из вызывающего клаустрофобию подвала. Хорошо было бы там работать. - мечтательно произнёс Ратнаяки: - Столько девушек вокруг.

Департамент финансов расположился в растянутом комплексе из бунгало, рядом с сильно охраняемым

министерством иностранных дел. Войдя внутрь, мы разделились в поисках главного кассира. Я застал его в кассовом зале. Подвижный сингалец стоял под быстро вращающимся вентилятором, толстый живот, расстёгнутый ворот рубашки. Он говорил по двум телефонам и отдавал распоряжения клеркам, всё одновременно. Наш приход вызвал у него приступ безумной деятельности. Счёт был выписан в рупиях, платить я собирался в долларах, как выписывать квитанцию? В какой валюте? Кто это должен решить? Звонок следовал за звонком, я в это время сидел на картонном ящике. Должно быть он полон денег. Деньги в комнате были повсюду. Подошли Шива и Ратнаяки, мы все вместе наблюдали за сценой. Она легко вписалась бы в любой комикс о диком западе, я никогда не видел столько наличных денег в одном месте. Стопы денег на каждом столе и никакой охраны. Вы просто заходите в комнату, нет ни охранников, ни контроля, ни решётки, через открытое окно доносится запах цветущей бугенвиллеи. Три клерка сидели за столами, считали и пересчитывали банкноты, перевязывая пачки бечёвкой. Старший клерк сам был похож на мультяшный персонаж: сухощавый, жёлтый полукровка с рыжими усами, надменный шотландский горец реинкарнированый в преисподней индийской счётной конторы. Его предплечья были закрыты чёрными нарукавниками, доходящими до локтей и он носил зелёный наглазник, какие были популярны среди редакторов газет в начале века и непрерывно считал, считал, считал... Интересно, он осознавал, что ворочает деньгами?

Его босс тем временем впал в истерику, говоря по телефону. В конце концов сам самодержец, капитан порта, разрешил проблему кассира и я передал ему шестьдесят семь долларов купюрами по доллару. С подозрением он проверил каждую из них и винить его в этом не станешь. Банкноты на Кехааре покрылись плесенью и выглядели не самым лучшим образом.

С узкой бумажной полоской квитанции мы направились в офисы с кондиционированным воздухом, на встречу с капитаном порта. Жестом через стеклянную дверь он пригласил нас войти. Атмосфера в офисе, как при дворе короля-убийцы. Хозяин внешне приветливый, но напряжён, холодный и жёсткий. Он несомненно был рад, что проучил меня, но его надменность не позволяла демонстрировать это открыто. Я же был рад, что снова на свободе. Шива и Ратнаяки с недоверием смотрели, как мы обменивались шутками и цитатами на философские темы, пока он подписывал мои бумаги.

Мои спутники заметно притомились, а я наоборот, воспрял духом. До сих пор я мёртвым грузом тащился позади, в то время

как парни делали всю работу, теперь же, по мере приближения к концу, сам начал проявлять инициативу. Я осознавал, что нахожусь в неком другом мире, похожем на оживший кошмар Кафки, что-то вроде отрывка из его романа «Замок». Я чувствовал это совершенно ясно: каждую деталь, звуки, запахи. В памяти навсегда отпечатывались каждая сцена, каждый смешной персонаж, мелкий чиновник, вся абсурдность индийской бюрократии.

Выйдя из прохладного офиса в послеобеденный зной, мы попали в оживлённое движение, дело шло к концу рабочего дня, народ спешил домой. К счастью отдел безопасности находился недалеко от офиса капитана порта. Размахивая стопкой бумажек от босса, я всё глубже и глубже забирался в лабиринт коридоров, красная печать капитана порта открывала все двери. Самая последняя дверь была без вывески и за ней, погружённый в мягкое кожаное кресло, сидел ещё один совершенно невероятный персонаж: Кайзер Вильгельм, только смуглокожий. Старый военный с большими нелепыми седыми бакенбардами, шестидюймовыми, загнутыми кверху усами и золотыми звёздами на плечах. Меня он даже не удостоил взглядом, посмотрел бумаги, поставил печать и, не сказав ни единого слова, указал на дверь.

Пробираясь через очередное помещение заполненное клерками я подмигнул страшному типу смотрящему на меня из зеркала. Последний этап завершён, печать получена.

Слишком хлопотна процедура оформления в порту Коломбо. Мы вернулись на военную базу, забрать лодку. Капитан порта определил мне то же самое место у причала, что и в прошлый раз, у главного водостока. Шива и Ратнаяки получили у старшего офицера разрешение сопроводить меня в плавании через гавань. Мы оттолкнулись от стенки и потихоньку заскользили с лёгким бризом к своему причалу.

Муссонные ливни начались тремя днями позже.

Чагос.

Французский мореплаватель одиночка Бернард Муатесье начал свою книгу «Бродяги Южных морей» (в английском переводе почему то названной «Плавание к рифам») с крушения на Чагос и полной потери лодки «Мария Тереза». Он перешёл через Индийский океан без секстанта, только по счислению, и налетел на риф Диего Гарсиа на Чагос. Тогда я впервые услышал об этом месте, где можно потерять лодку.

Вокруг Чагос лежит много затонувших судов и, не смотря на спутниковую навигацию, постоянно добавляются новые. Когда обходишь последний остров, на входе в лагуну атолла Соломон лежит перевёрнутое шриланкийское рыболовецкое судно, толстый деревянный брус, восьмидесяти футов длинны, торчит в сторону моря. Ещё одно судно лежит на глубине пяти саженей недалеко от пирса на острове Боддам. Около шестидесяти футов, его стальные баки лежат рядом. Когда я был там, Питер поднял с него большой якорь Фишермен.

Когда португальцы обосновались на Гоа в конце пятнадцатого века, Чагос стали их постоянной проблемой на пути из Кейптауна в Индию. Необитаемые коралловые острова, видные менее чем за десять миль, представляют опасность для мореплавания. В 1555 году капитан Франциско Номбра посадил свой галеон «Концепция» на риф Перрос Баньос. На корабельной шлюпке он добрался до Бомбея, оставив на островах триста человек команды. К тому времени, когда за ними пришло судно, двести человек умерло. Якоря, пушки и кое-какое серебро с галеона до сих пор лежат на Перрос Баньос. Не думаю, что кто-то всерьёз пытался разыскать их, хотя они и упоминаются в «Библии охотника за сокровищами».

Не смейтесь, охота за сокровищами это не романтическое занятие из приключенческих фильмов, это довольно приземлённый и жестокий бизнес, в котором нет недозволенных приёмов. Лично я знаю двух искателей сокровищ, один из них до сих пор за решёткой. Филипп испытывал тягу к поиску сокровищ всю свою жизнь и это дорого ему стоило. Здесь, на Чагос я встретил шкипера француза, который знал его ещё в молодые годы на островах Вест Индии. Похоже его застали за подъёмом сокровищ с затонувшего судна, он отсидел срок и лишился лодки.

Я с Филиппом познакомился на Мадагаскаре, он был одним из чартерной мафии в Носи Бэ, где он работал на своём блестящем катамаране «Тобаго», общительный француз в возрасте слегка за шестьдесят. Последний раз мы встречались на

острове Анкареа, я обмолвился, что собираюсь идти в Индию. - Я тоже. - сказал он. Он собирался пойти на Гоа, попробовать заняться там чартером. Это то, что он сказал, он пошёл в Индию, но не на Гоа, вместо этого взял несколько местных дайверов, остановился в Галле, получить индийские визы и отправился на поиски затонувших сокровищ в южной Индии. Он вляпался по крупному. По причине гражданской войны на Шри Ланка и из за помощи оказываемой сепаратистам индийскими тамилами, Маннарскиий залив, между Индией и Цейлоном, был объявлен закрытым, даже паромы отменили. Филиппа задержали индийские военные моряки, его приговорили к десяти годам тюрьмы, лодку конфисковали. Мой приятель, беззубый Тони, видел её пришвартованной у причала в Кочине. Только представьте себе: попасть в индийскую тюрьму в возрасте шестидесяти четырёх лет прямиком из рая на Мадагаскаре!

Поиски «Концепции» на Чагос не должны создать проблем с властями. Конечно, не стоит рассчитывать на сундуки полные золота, но несколько найденных пушек смогут покрыть расходы, у некоторых это получалось. Хулиганы Индийского океана, семейство яхтсменов, о котором я упоминал на Коморах, нашли сокровища галеона в Мозамбикском проливе и сумели поднять их: пушки, монеты, реальные вещи. Двое сыновей после этого купили себе лодки. Вокруг этого дела ходит много слухов, без сомнения, порожденных в основном завистью. Тем не менее, слухи имеют неприятную тенденцию, указывать в правильном направлении, поэтому чем меньше говоришь, тем лучше, а у старика после этого хватило наглости указать на визитной карточке «спасение подводных ценностей» в качестве профессии.

Спасение и разграбление выброшенных на сушу яхт тоже может быть доходным грязным бизнесом. Новое поколение яхтсменов, привыкших нажимать на кнопки, забираются в удалённые места, не мысля существования без своих гаджетов, и, как только перегорает какой-нибудь предохранитель, начинается драма. В 1994 году французская яхта села на риф в архипелаге Чагос. Команда, по какой то причине, спешила попасть на Реюнион и ушла на борту другой яхты. Вскоре они вернулись, чтобы спасти лодку, но нашли лишь голый корпус. Яхту разграбили другие яхтсмены, ринувшиеся туда со всех четырёх сторон света, даже мачту унесли. Часть такелажа через Сейшелы попала на Мадагаскар, где капитан Джамала купил его у местного скупщика.

Чагос лежат вне зоны тропических циклонов, но южное лето иногда создаёт некоторые атмосферные возмущения приносящие сильный ветер. Якорь держит отлично на песчаном и коралловом

дне, но Пассатные кругосветчики, переполняющие лагуну Соломон в начале года, имеют привычку сбиваться в кучу, по двадцать...тридцать лодок. В девяносто пятом году, когда на короткий период задул ветер штормовой силы, лодки посрывало с якорей, они стали наваливаться друг на друга. Армоцементная яхта налетела на коралловую голову, получила пробоину и затонула. В тот раз яхтсмены объединились и совместными усилиями смогли поднять её и отбуксировать на пляж. Перепад уровня приливов и отливов на Чагос весной не превышает пяти футов, поэтому ремонт был не простым. Пробоины удалось залатать, но шкипер не хотел выходить без двигателя. Но запчасти не растут на деревьях и я слышал множество различных версий о том, как далее развивались события, но ни в одной из них не было самого очевидного решения — забудь про мотор и иди под парусами.

Когда я был на Соломон, Эрик чуть не потерял лодку. Он перегонял алюминиевый шлюп из Дарвина в Средиземное море, что-то случилось с GPS его отнесло течением на Бленхейм риф. Ему повезло, что был прилив и он только погнул скег. Утром обнаружилось, что его единственный якорь плотно застрял на дне и он оставил его там. На Боддам они с Питером подняли большой фишермен с затонувшего судна.

После того как европейцы начали регулярное морское сообщение через Индийский океан, Чагос стали промежуточным пунктом снабжения. С Мадагаскара и из Индии завезли работников, поселенцы обеспечивали проходящие суда водой, кокосами, фруктами и овощами. Позднее, когда стали ходить пароходы, не нуждающиеся в остановках, экономика Чагос переориентировалась на выращивание кокосов. Англичане завладели островами и создали значительные поселения на большинстве из них. На острове Боддам была каменная церковь, больница, тюрьма и железная дорога для подвоза копры со складов к причалу. Всего на островах проживало три тысячи человек.

Развалины зданий повсюду, обломки массивной каменной кладки, брусья стропил, ржавое железо. После Второй Мировой войны цены на копру упали и острова пришли в упадок. Сейшелы и Индия претендовали на них. Чагос находились под управлением Маурициуса и в шестидесятых годах все их обитатели были выдворены и переселены на Маурициус. Весь архипелаг был отдан в аренду США на пятьдесят лет. Американцы построили большую военно-воздушную базу на самом южном атолле Диего Гарсиа, они использовали её для бомбёжек Саддама Хуссейна с помощью Б-52 во время войны в заливе.

Чагос состоит из четырёх основных атоллов (Соломон, Перрос Баньос, Эгмонт и Диего Гарсиа), Бленхейм рифа, который частично обнажается во время отлива, и множества отдельных островков разбросанных на мелкой банке Чагос. Они являются частью BIOT - (British Indian Ocean Territories) британских территорий в Индийском океане. Резиденция представителя Её Высочества находится на Диего Гарсиа, он объезжает территорию и взымает по пятьдесят долларов с лодки за посещение. В период яхтенного сезона, с января по июнь, на Соломон стоят на якорях около тридцати яхт. После их ухода в начале июля, там трудно встретить кого-нибудь. За три месяца, что я там провёл, официальные лица так и не появились, по слухам, у губернатора нет своего судна. Американские самолёты изредка делают низкие облёты, но никто вас не беспокоит.

Почти все яхты идут на Соломон, некоторые делают короткие вылазки на Перрос Баньос, Диего Гарсиа закрыт для посещений, Эгмонт остаётся нетронутым. Фил и Фло провели на нём три месяца и никого не видели за это время.

Чагос ближе всего подходят под определение идиллического тропического рая из фотоальбома. Весь архипелаг закрыт для коммерческого промысла и жизнь в море процветает. На Эгмонт в полную луну можно увидеть лобстеров выходящих ночью на сухой риф. Их можно просто собирать, прогуливаясь с фонариком.

В прошлом на островах высадили очень много кокосовых пальм, и когда поселенцы уехали,они превратились в проблему. Плотные кокосовые джунгли покрыли все острова, заняли обрушивающиеся дома и всю сушу до верхнего уреза воды. Пляжи там есть только во время отлива. Среди яхтсменов передаются планы с обозначенными на них точками, где растут лимоны и хлебное дерево. Некоторые из них всё ещё там, угнетаемые пальмами, разоряемые яхтсменами. Все берут что-то и никто не заботится о них. У молодых ростков мало шансов выжить, всё мало мальски съедобное сгрызают раки отшельники и вездесущие крысы.

Раки отшельники и крабы, доминирующая форма жизни на островах. Они бывают красного, розового, пурпурного цветов и достигают размера с человеческий кулак. Самые большие прячут свою нежную заднюю часть тела в пустую кокосовую скорлупу или половинку пивной банки. Светло-зелёные крабы, похожие на роботов, бегают во всех направлениях по песку, на скалах полно прыгающих крабов, а ночью выходит их король — кокосовый краб. На Чагос они являются охраняемым видом, но они такие вкусные, что трудно удержаться, особенно когда спотыкаешься о

них каждую ночь. На Боддам их действительно стало немного, но в других местах они ходят толпами. Говорят они питаются лишь кокосовыми орехами, но, однажды рано утром, я видел на пляже как большой краб тащил дохлую крысу, а шесть других были готовы заставить его поделиться лакомым куском.

Взрослый кокосовый краб это монстр с размахом наиболее длинных лап в два фута шесть дюймов. Большая часть мяса содержится в массивных лапах, но самая вкусная часть, это мешок, который он держит загнутым под брюхо. Крабы не залезают на пальмы, а питаются упавшими кокосами. Они пожирают белую мякоть ореха, откладывая её в мешок в виде маслянистого крема, после чего скрываются в своей земляной норе и переваривают неделю. Мешочек можно зажарить на углях, после чего нужно отделить крем от находящихся внутри волокон, говорят они ядовитые. Крем смешивается с отварным рисом и употребляется в качестве основного блюда. Деликатес! Настоящая холестериновая бомба.

Я устроил лагерь на берегу на острове Боддам и проводил там все дни и вечера. Готовя пищу, каждый раз использовал кокосовое молоко. Отжав протёртый кокос я разбрасывал сухую мякоть вокруг лагеря как приманку для крыс. Ещё до наступления темноты приходили поесть десятки крыс, конкурируя с раками отшельниками, а я, устроившись поудобнее в кресле под крышей своей лачуги, наблюдал вечернее шоу. Местные крысы, милые создания. Если вы сможете не ассоциировать их в мыслях с их репутацией переносчиков чумы и других болезней, то найдёте, что они даже забавнее, чем цирковые животные: маленькие серые грызуны со смешными розовыми ушками. На вкус они тоже напоминают грызунов (кроликов). На Чагос у них нет естественных врагов и они умирают от старости. Я видел очень старую крысу, она была наполовину облезлая и с трудом пыталась уползти от нападавшей на неё стаи раков отшельников. Животное должно быть очень медленным и немощным, чтобы его сумел поймать рак отшельник, таскающий на себе весь свой дом.

Если вы задумали долгое пребывание на Чагос, запасайте с собой достаточное количество продуктов, ближайший магазин на острове Ган, на южных Мальдивах. Кокосы, морепродукты и воду вы найдёте в достатке и здесь. На Перрос Баньос растут папайя, гуайява и дикий таро. Немного лимонов, небольшие плоды хлебного дерева и кислый фрукт, называемый «гап». Сохранились неглубокие колодцы, вырытые ещё поселенцами, вода в них загрязнена гниющими растениями и близким океаном. Она вполне годится для мытья но на вкус отдаёт сероводородом. На Боддам сохранились два стальных танка, собирающих дождевую

воду с крыши бывшего склада.

Кокосы бесплатны, они тут есть в любой стадии созревания. За спелыми орехами не нужно никуда лезть, нужно просто поднять их с земли. Большинство людей белой расы не могут есть слишком много кокосов без неприятных последствий для пищеварительной системы, но их можно использовать для приготовления кокосового молока. Только не делайте ошибку, кокосовое молоко это не та жидкость, что находится внутри ореха, его приготовление, это процесс, который требует некоторых усилий. Возьмите спелый орех, с белой мякотью внутри, расколите его пополам, протрите на на тёрке белую сердцевину. У туземцев для этой цели есть целый ряд хитроумных приспособлений, но обычная кухонная тёрка тоже сойдёт. Залейте натёртый кокос водой и хорошо отожмите. Сухой жмых можно выбросить, отжатая жидкость и есть кокосовое молоко. Залейте молоко в кастрюлю, добавьте рис, чашку риса на две чашки молока, кипятите, пока жидкость не исчезнет, подавайте так же, как и любой другой рис. Можно использовать кокосовое молоко вместо жидкости при приготовлении супа, тушении, для блинов. Смешав его с предпочитаемым алкоголем, получите «плантаторский пунш».

Намного реже используемая часть кокоса — пальмовая сердцевина. Это понятно, так как чтобы добыть её, сначала нужно срубить пальму, но на Чагос это неплохая идея. Слегка проредить подлесок из молодых пальм. Сердцевина пальмы это живая часть дерева, где формируются листья. Вы найдёте её в центре пучка листьев, где зелёная часть дерева переходит в коричневый ствол. Добыть её проще всего с помощью топора. Возьмите невысокую пальму со стволом высотой всего лишь в несколько футов, сделайте зарубку в месте перехода ствола в зелёную крону и срубите всю макушку. Когда она на земле, обрубайте листья, пока не доберётесь до чистой белой сердцевины, хрустящей и сладкой. Лучше всего её есть сырой или в фруктовом салате, на открытом воздухе она быстро окисляется, за несколько часов становится ржаво коричневой.

Рыбалка на Чагос настолько проста, что даже такой дилетант как я никогда не возвращается без рыбы. Леска, гарпунное ружьё или небольшой кусок сети обеспечат вас свежей рыбой. В тихую погоду я выходил на своей мальгашской долблёнке через полосу прибоя в открытое море, половить на линии падения глубины. Обычно мне попадалась небольшая акула. Я подтягивал её на леске, хорошенько стукал топором по голове и затаскивал в пирогу. Однажды утром я потратил больше чем обычно времени, пока поймал четырёхфутовую серую рифовую акулу, не заметил

как поднялся ветер и прибой стал значительно сильнее. Я поднял акулу на борт и привязал её за хвост. При возвращении волна захлестнула лодку и в хлынувшей воде акула вдруг ожила, я оказался в полной воды пироге, несущейся по склону волны с акулой, которая клацала челюстями у моих ног. При прохождении прибоя некогда смотреть налево, направо, приходится грести изо всех сил и некогда думать об акуле. Деревянная долблёнка не тонет, она превращается в тяжёлую доску для сёрфинга. Добравшись до мелкой воды в лагуне я бросил якорь, отчерпал пирогу и снова успокоил акулу.

Мой лагерь на берегу был довольно комфортабельный. Я увеличил навес, починил стол и кресла и начал шить новый парус из полотна которое купил на Мадагаскаре. Работал в ленивом африканском темпе, проводя за «Зингером» не более двух...трёх часов в день, не дольше, чем это мне нравилось. Устав шить я отправлялся на рыбалку, бродил по островам или ходил на пироге по лагуне. Через три недели ленивой работы я был готов сжечь свой старый дакроновый парус, чтобы извлечь латунные кольца и люверсы и использовать их на новом.

Новый парус я скроил слегка других пропорций, все латы укоротил до восемнадцати футов и удлинил переднюю шкаторину. В результате центр парусности приблизился к осевой линии корпуса, когда парус растравлен при попутном ветре. Этого было достаточно, чтобы сбалансировать парус, теперь Кехаар сможет держать курс с привязанным румпелем и на попутных курсах. Устойчивость на фордевинде, это большое улучшение, но на бакштаге она сама идти не может, для этого нужен автопилот.

Из шести деревянных лат только одна была целой, остальные сломаны, треснули или расщепились вдоль. Из растущих на островах деревьев, достаточно длинную древесину можно было получить из воздушных корней дерева баньяна, фикуса. Они быстро сохнут, не образуя трещин, и получаются длинные пружинистые реи. Они исправно служили мне всё плавание до Японии.

Яхты приходили и уходили постоянно, но редко кто сходил на берег более чем для короткого осмотра. На большинстве яхт команда состояла из супружеских пар, которые оставались на борту весь день и на сушу ходили лишь постираться в пресной воде. Исключение: Фил и Фло, молодая пара французов, встретившихся в Новой Каледонии. Они разбили лагерь на другой стороне острова. Если вы думаете что моё плавание неспешное, посмотрите на их график: три года в Нумеа, год в Понапе, на Маршалловых островах, девять месяцев в Гон Конге, год на Чагос.

Они великолепные люди, спокойные и счастливые.

На одной из яхт пришла команда из нашего яхт клуба в Дарвине и я узнал последние новости. Умер старый Чарли и яхт клуб устроил ему похороны викингов, старую деревянную лодку сожгли в его честь. В лодку Пита Балди, стоящую на якоре в Садгровс Крик, ударила молния. Разряд, пройдя по алюминиевой мачте, пробил большую дыру в днище стального корпуса. Балди в это время спал внутри. Он был слишком пьян, чтобы поддаться панике, затолкал матрас в образовавшееся отверстие, завёл двигатель и пошёл через залив в клуб. Он сумел опереть лодку на столбы для килевания, прежде чем она набрала воды и затонула. Самыми важными для меня были новости о лодке «Дебонна», чьи регистрационные документы я использовал как свои. Настоящая Дебонна затонула в Дарвинском порту много лет назад, её подняли и перепродавали множество раз. Последним её владельцем был Беззубый Тони, убивший бесчисленное количество времени на ремонт корродировавшего корпуса. Поговаривали, что над ней висит проклятье и она обречена. В конце концов Тони продал всё палубное оборудование а корпус отправил в металлолом, Дебонна перестала существовать. Тони записался матросом на «Меркатор», отправляющийся в дикий круиз по Индонезии. Последний раз известия от него были из Индии, он матросил там на «Мунмобайл», вставил зубы в «Индиан Денталь Мекканик». Мы встретились спустя несколько месяцев, на его свадьбе с тайкой на Пукете.

Из тридцати экипажей яхт, которые я встретил на Чагос, самым запоминающимся был Питер на «Техани». Представьте себе подурневшего Джонни Вайсмюллера, Тарзана с первыми пятнами рака кожи. Австриец из Вены, слегка за пятьдесят, короткая жидкая бородка. Профессиональный подводный охотник и шкипер, перегонявший лодки, он провёл много времени на западном побережье Америки от Калифорнии до Чили. «Техани» он владел уже двадцать лет и модифицировал и улучшал её всё это время.

Питер один из яхтсменов одиночек, который не хотел бы им быть. Вначале мы проводили много времени вместе, обменивались вещами, слушали его коллекцию записей блюза, рассматривая то, что осталось от его великолепной библиотеки, после того, как из за течи палубы испортились большинство книг и я никак не мог понять, почему ни одна из его подружек не отправилась с ним в круиз. Со временем пришло понимание. Знакомство с Питером хорошо недели две, не больше, после чего начинают проявляться его неприятные черты, постепенно перевешивающие его культуру и великодушие. Он начал

обсуждать мою лодку. Я бы не стал советовать шкиперу как улучшить его лодку если бы моя собственная была такой свалкой как «Техани». Всё должно было быть сделано только так, как считает он, его решения ваших проблем, реальных или воображаемых, являются единственно верными. Он заставляет чувствовать себя идиотом просто от того, что ты остаёшься самим собой. У меня выработалась аллергия на все его советы, независимо от того, насколько здравомыслящими они были. Мы разошлись каждый своей дорогой. Питер писал книгу о своей кругосветке, если она выйдет, это будет хорошая книга, у него есть не мало интересных историй.

Несколько сезонов спустя на Филиппинах я пришвартовался в небольшой яхтенной гавани у входа в Манильский залив. Кроме Кехаара у причала стояли всего четыре, пять других лодок. Из люка соседней яхты высунулась голова человека средних лет, он устремил на меня долгий безмолвный взгляд, потом ткнул в меня пальцем: - Я тебя знаю! Ты Джангл Джим! Я читал о тебе в журнале. Я был обескуражен, какой такой Джангл Джим? Прежде чем я успел что-то ответить, голова исчезла. Моментом позже она снова появилась, вместе со своим хозяином и экземпляром яхтенного журнала, и там был я, чокнутый идиот на ржавой лодке на Чагос, фотографии и всё прочее. Я с трудом вспомнил путешествовавшего яхтостопом журналиста. Однажды утром он появился в моём лагере, сделал несколько снимков и удалился. У меня даже не было шанса поговорить с ним. Судя по тому бреду, что он написал в своей статье, не много потерял.

На Мадагаскаре я встретил ещё одного круизера, яхтсмена-журналиста, тоже американца. Этот парень интересовался моей рукописью, над которой я тогда работал, и позаимствовал из неё две главы. Потом, не спросив разрешения, он взял целые параграфы, дословно, и опубликовал их под своим именем в статье о круизинге на Восточно-Африканском побережье. Да чтоб он сгнил в зоне экваториальных штилей, чтоб у него заклинил мотор и вода испортилась.

Немного о муссонах.

Я думаю, что одной из главных причин того, что многие яхтсмены не любят Индийский океан, их неспособность оценить природу муссона. У людей существуют самые различные идеи по поводу того, что такое муссон. Многие думают, что это ливневый дождь, другие считают, что это ветер. Я и сам недостаточно последователен, часто называя ветер «муссоном». Мало кто знает, что муссон это вовсе не ветер. Однажды у меня случился поучительный разговор в американским яхтсменом. Он прожил на лодке семнадцать лет, прошёл две кругосветки в пассатных широтах и был достаточно опытным, я слушал рассказы об опыте людей, которых он встречал. Когда он начал говорить о юго-восточном муссоне в Индии, где он никогда не бывал, я поправил его: - Ты имел ввиду юго-западный муссон? - Нет, я имел ввиду юго-восточный муссон. Юго-западный муссон не существует. Я возразил, юго-восточный может быть где угодно, но в Индии юго-западный, с приличным отклонением к западу, я знаю это на собственном опыте. Он даже перешёл на грубый тон: - Я провел пять лет в Гонг-Конге, и кое что знаю о муссонах. - Правда? Тогда что же такое муссон? - спросил я. - Юго-восточный или северо-восточный ветер, так же как и пассат.

Не удивительно, что ему не нравился Индийский океан! Сравнивать муссоны с пассатами, которые постоянно дуют в одном и том же направлении. Они разделены на два пояса по обе стороны экватора. Ветер дует с северо-востока в северном полушарии и с юго-востока ниже экватора. Его направление ближе к восточному и вся зона целиком дрейфует приближаясь и удаляясь от экватора. Но если вам нужно двигаться на запад, имеете полное право, если конечно сумеете избежать циклонов. В Южной Атлантике, в зоне свободной от циклонов, в любое время можно идти из Кейптауна в Рио.

Муссон (Monsoon) — это одно из распространённых английских слов, заимствованных из арабского, так же как сахар (sugar), лимон (lemon), абрикос (apricot), алкоголь (alcohol), химик (chemist), ноль (zero) адмирал (admiral), альбатрос (albatross), жасмин (jasmine) и кофе (coffee). Это видоизменённое от «mausin», что означает «сезон». Муссонный ветер сезонный, он меняет направление дважды в год. Зона муссонов простирается от Японии до Пакистана и Мадагаскара, она влияет на жизнь половины населения земного шара. Причина этого природного феномена, сезонное нагревание и охлаждение Азиатского континента. Летом Азия нагревается, тёплый воздух поднимается

вверх и замещается окружающим воздухом, создавая ветер. Есть два сезона, характеризующихся направлением преобладающего ветра, в зависимости от давления воздуха в Центральной Азии.

Это общая идея, конкретная погода различна в различных зонах. Насколько я знаю, не существует удовлетворительной эмпирической модели муссона, учитывающей все причуды системы. Начало муссонных изменений можно предсказать всего лишь за несколько дней. Долгосрочные прогнозы, это чистой воды догадки а многочисленные несоответствия заметаются под новый научный коврик, называемый «теория хаоса», это такой изощрённый способ сказать: - Мы не знаем, как это работает.

Пример из школьного учебника — дождливый юго-западный муссон на западном побережье Индии и Пакистана. Юго-западный ветер дующий с моря полон влаги, которая выпадает дождём при контакте с сушей. Северо-восточный ветер с континента, это сухой ветер. На восточном побережье Индии картина обратная. Пролившись дождями на Малабарском берегу юго-западный ветер проносится над сухим плато Декан и долетает до Мадраса совершенно лишённым влаги, а северо-восточный, проходя над Бенгальским заливом, напитывается влагой от моря и, достигнув побережья Коромандель, проливается ливнями.

В крайних южных областях зоны муссонов всё сложнее. Ниже экватора в Занзибаре и Индонезии норд-ост сменяет норд-вест. Там муссонные изменения не предвещают дождей, а только лишь изменение направления ветра. Сезон дождей начинается тогда, когда солнце переходит через зенит. Сезонный характер муссонных ветров меняет природу зоны экваториальных штилей в Индийском океане, там это явление не территориальное а временное. Вместо пояса штилей и гроз вдоль экватора, там просто в определённое время ветер меняет направление. Я пересекал экватор много раз в разгар муссона и никогда не попадал в штиль, только ветер менялся. Между муссонами, в апреле и октябре-ноябре, даже не выбирайте зря якорь, ветра там не будет.

В соседней зоне, западной части Тихого океана аналогичные правила действуют на всей территории от Гуама до Камчатки. Юго-западный муссон часто очень слабый и летние тайфуны приносят своё движение воздуха, изменяя ветер в зоне до двух тысяч миль в поперечнике. Зимой северо-восточный муссон накладывается на пассат и яростно дует над Китайским морем. В старые времена даже большие суда не рисковали идти против него.

Бывают года, когда дождливый муссон приходит позже, а

иногда и вовсе не развивается. Это означает неурожай и голод на муссонных территориях. Говорят, что причиной этих аномалий является непредсказуемое тихоокеанское течение Эль Ниньо. Похоже, совсем не важно, что происходит на самом деле, люди всё равно ругают Эль Ниньо.

Всё это звучит сложно, и это на самом деле сложно. Планируя длинный переход через муссонную зону, нужно очень хорошо изучить погоду и вот тут понадобятся погодные карты, Pilot Charts. Я молюсь на них, в то время как многие яхтсмены о них даже не слышали. Я так часто говорил об этом, что могу даже представить их. Есть раздельные комплекты карт для каждого океана, одна карта на каждый месяц года. Они дают информацию об усреднённом ожидаемом состоянии моря. Впервые они были составлены Мэттью Маури, лейтенантом американского военного флота, между 1840 и 1855 годами, на основании записей бортовых журналов двухсот парусных судов. Это тот самый Маури, составитель китобойных карт, упоминаемый Мелвиллом в «Моби Дике». Поверхность океана была поделена на небольшие квадраты, пять на пять градусов, в каждом квадрате изображена роза ветров, дающая представление о том, какой ветер можно ожидать в этом квадрате океана, какой силы, направления и насколько часто для этого месяца. Фоном и на маленьких вставках, напечатана всевозможная информация, от температуры, высоты волн и вероятности штормов, до изменения магнитного склонения, скорости течения и расстояния между основными портами.

Pilot Charts напоминают мне древнегреческих оракулов, их нужно уметь интерпретировать. Они дают среднестатистическую информацию, а статистика, это вторая величайшая ложь после политики. Также как в политике здесь нужно уметь читать между строк, нельзя слепо верить тому, что изображено в квадратиках. Сравните их с соседними квадратами, сравните тенденции с предыдущим и последующим месяцами, припомните все слухи и собственный опыт. Даже после этого вы можете ошибиться в своём прогнозе, муссон очень изменчивое явление, поэтому я его и люблю.

Интересна история путешествий с использованием муссонов. Первым известным европейцем, использовавшим муссонные изменения, был греческий мореплаватель Гиппал во времена правления римского императора Тибериуса, что делает его современником Иисуса Христа. Он обошёл арабских и парфянских посредников и доплыл до Индии прямиком из Красного моря. Он совершил не одно плавание и хорошо разбогател. Ещё есть одна удивительная история у Страбона, в

ней рассказывается о том, как Евдокс Книдский встретил на играх в Александрии потерпевшего крушение навигатора из Индии. Он последовал за ним в Индию, это было лет за сто до Гиппала. Назад он вернулся с бриллиантами. Во время своего второго путешествия, в 117 году до Рождества Христова, он возвращался назад с муссоном вдоль побережья Сомали, где обнаружил носовую фигуру от испанского корабля из Кадиса, который по видимому шёл вокруг Африки. Кто знает, сколько ещё удивительных историй скрывает история.

Все морские нации напрямую подверженные влиянию муссонов создали сложную сеть торговых связей, покрывающую всю муссонную зону от Красного моря до Японии. Древняя китайская керамика и римские монеты разбросаны по всей территории от Восточной Африки, по Азии и до Дальнего Востока. Арабский термин «Находа», капитан парусного судна, я слышал в неизменной форме от Мадагаскара до Новой Гвинеи. Муссонные ветра позволяли мадагаскарским пиратам ограбить Аден и вернуться на Мадагаскар в тот же год. Один из средневековых мореплавателей обрёл славу полубога. В те дни китайскому евнуху, адмиралу Ченг-Хо, китайцы Юго-Восточной Азии поклонялись в посвящённых ему храмах. Это был человек, который привёз в Пекин из Кении для своего императора живого жирафа. С1403 по 1433 год он провёл семь экспедиций, в каждой из которых участвовало по несколько дюжин больших китайских джонок и более двадцати тысяч человек. Искренний мусульманин, он совершил хадж в Мекку и дошёл с муссонными ветрами до Филиппин, Тимора, Явы, Индии и Персидского залива, Красного моря, Восточной Африки и Северной Австралии. Всё это задолго до того, как первые португальцы появились в Индийском океане в конце четырнадцатого века.

Я увлекаюсь востоком и его древними мореплавателями, возможно вы уже поняли это, когда я принялся разглагольствовать о арабском кофе, набережной Ламу и муссонных сезонах. Я не знаю, откуда взялось это увлечение, но оно, как тёмная река, влияет на всё, что я делаю и отражается во многих, совершенно неожиданных деталях. На моей книжной полке постоянно стоят две книги: «Путешествие Марко Поло» и «1001 ночь», первые два иностранных языка, которые я начал изучать, были не английский и французский, а суахили и арабский. Когда я наконец построил лодку своей мечты, у меня получился корпус доу и парусное вооружение китайской джонки. И я не отправился в круиз по тихоокеанским островам или на Карибы, нет, я пошёл по следам Синдбада, к странам где царит засуха, взяточничество, обман и Ислам. Ничто из перечисленного

не является моей излюбленной средой обитания.

У меня есть старая потёртая карта Индийского океана, французского издания, составленная в 1889 году. Она покрывает территорию от Суэца до Окинавы, большую часть муссонной зоны. Я прочертил на ней все свои маршруты, записал все слухи, сплетни и информацию, которые собрал по дороге и сделал множество странных рисунков. Бессонными ночами, уворачиваясь от судов у берегов Японии или ожидая приближения маяка в Восточной Африке, я раскладывал эту карту на столе и мечтал. Мне никогда не случалось мечтать над подобной картой Атлантики или Тихого океана, они оставались для меня холодными, рациональными документами для навигации. Только Индийский океан и Дальний Восток. Я не знаю, чем Восток так сильно привлекает меня.

Я вырос в стране в глубине материка и впервые увидел море в восемнадцать лет. Оно совсем не впечатлило меня. Это было Чёрное море в Румынии, грязное, полное народу и мёртвое. Я был примерным студентом, воспитанником университетских профессоров с правильной дозой бунтарства. В коммунистические времена меня ожидала хорошая карьера, до самой могилы. Как случилось, что я стал возить контрабандой ваниль с Мадагаскара, продавать ворованные велосипеды на Филиппинах, охотиться на трепангов, чтобы заработать на жизнь и при этом любить каждую минуту этой жизни? Что заставило меня мечтать о плаваниях, да ещё в одиночку, с самого начала?

Я начал строить свою первую лодку когда мне было десять лет, задолго до того, как впервые увидел море. Нашёл на свалке большую доску, взял отцовскую ножовку и отпилил от неё длинную планку, это должен был быть киль. Продвинуться дальше мне не удалось, моя мама посмеялась надо мной и навсегда потеряла моё уважение, мужчина может простить многое, но не стоит трогать его мечту. Отец оказался более практичным, он ничего не сказал, просто порубил мой киль на дрова.

Предки моего отца были скучными людьми. Я проследил некоторые линии родословной на двести лет назад и единственный, от кого исходила какая-то жизнь, был далёкий прапрадед, колёсный мастер по профессии. Церковный регистр говорит, что он упился до смерти в день своего рождения в девяносто четыре года. Хороший способ уйти из жизни, не скучный.

Торговцы, землевладельцы, трактирщики, мелкие буржуа. Где то по линии фрау Мюллер были судетские немцы. Мой бедный отец был вынужден ходить в школу, где его мать преподавала

искусство а отец был директором. В восемнадцать лет он вступил в коммунистическую партию и поехал в Россию изучать экономику. Семья лишила его наследства, когда он женился на безденежной дочери русского моряка, в то время как родители готовили ему в жёны дочку местного ювелира.

Отец много путешествовал, говорил на многих языках, он принимал участие в Пражской Весне 1968 года. Я редко видел его, он всегда был занят на своей партийной работе. Он погиб в организованной автомобильной катастрофе вскоре после российской оккупации Чехословакии в 1968 году. Ему был сорок один год, я ещё ходил в школу.

Не беспокойтесь, я не собираюсь тут начинать нудные рассказы о тяжёлом детстве. На самом деле я не знал настоящего голода, пока не ушёл из дома. Вернёмся к интересным людям.

Отец моей матери был кадровым офицером советского военно-морского флота. Он говорил, что будучи молодым моряком, танцевал с принцессой в день её свадьбы с Шахом Ирана. Во Вторую Мировую служил на подводной лодке в Мурманске, выжил. Умер он до того как я появился на свет, мать никогда не рассказывала о нём.

Он женился на оставшейся сиротой после Октябрьской Революции внебрачной дочери петербургского дворянина. Все её родственники были убиты или пропали во время гражданской войны. Бабушка по материнской линии происходила от дочери Абрама Ганнибала, чёрного придворного русского царя Петра Великого.

Его настоящего имени никто не знает. Родился он около 1690 года, по одной из версий он был сыном шейха в южной Аравии, но с большей вероятностью происходил из Камеруна. Так или иначе, он был чернокожим. Мальчиком его захватили в плен, перевезли через Сахаруи продали в рабство. Русский посол в Константинополе купил его и послал в качестве подарка своему царю в Санкт Петербург. Петру парень понравился, он крестил его, даровал свободу и дал новое имя — Абрам Ганнибал. Царь дал ему образование в России и Париже. Абрам стал частью императорского двора и много путешествовал по царской службе. Он даже обследовал Великую Китайскую Стену, неизвестно только для кого.

Абрам активно пускал свои корни. Его первая русская жена родила белую дочь. Он был в ярости и вскоре упрятал обоих в монастырь. Вторая жена, шведская графиня, справлялась лучше, все её девятнадцать детей родились чёрными. При такой плодовитости не удивительно, что многие Санкт Петербургские семьи могут обнаружить с ним родственные связи. Русский поэт

Пушкин, потомок Абрама в четвёртом поколении, написал о нём биографический роман — Арап Петра Великого. Умер Абрам в возрасте девяносто двух лет.

Интересный должно быть был человек. Интересно, унаследовал я какие-то черты от него? Или от моего русского дедушки моряка? Мама рассказывала, что во сне я всегда принимал странную позу, точно так же спал её отец. Как эти вещи работают? Я часто размышлял над этими вопросами. Почему я нахожу интересным разбирать чужой витиеватый почерк? Почему названия островов Сокотра, Мадагаскар и Занзибар вызывают у меня сильный интерес, в то время как Гавайи, Таити и Барбадос оставляют безучастным? Сегодня я не задумываюсь, почему мне хочется того, что хочется, я просто смотрю на карту и отправляюсь туда.

Архипелаг.

Глупо возвращаться в места, которые любил двадцать лет назад. Время идет тяжёлой поступью, стирая мир наших воспоминаний. Впервые я ощутил это на Шри Ланка и мне не хотелось испытать подобное в Индонезии. В семидесятых годах я провёл там девять незабываемых месяцев и теперь не хотел заходить туда, чтобы увидеть, что всё наступающий прогресс всё изменил. Я просто прошёл мимо, направляясь в другой дикий уголок мира. Говоря о последних диких местах вы можете подумать о Африке или Амазонии, но последним известным на земле местом, не тронутым цивилизацией, является Восточный Индийский Архипелаг, тропические острова Дальнего Востока.

Их береговая линия довольно хорошо картографирована для целей навигации, но о горах, возвышающихся сразу за пляжами, мало что известно. Мы знаем некоторые племена, которые живут во внутренних районах Минданао, Палавана, Хальмахеры и Серама, и пожалуй всё. Уединённые горные долины, покрытые джунглями островки, крохотные прибойные пляжи, подпираемые вертикальными стенами утёсов. На мелкомасштабных картах они выглядят незначительными, неспособными содержать никаких сюрпризов, но все они составляют сложный мир, изолированный на своей удалённой территории. Здесь до сих пор случаются проявления ритуального каннибализма, японские солдаты десятилетиями скрывались на мелких филиппинских островах после окончания Второй Мировой Войны. Скандальное открытие «племени каменного века» Тасадай на Минданао произвело сенсацию в 1971 году. Менее известны «Таотбато», люди Скалы, открытые в пещерах южного Палавана только в 1978 году. Смешно, но человек начал уже осквернять луну своим мусором прежде чем изучил, кто живёт здесь, на земле.

Во времена Джозефа Конрада центром Архипелага был Сингапур. Он до сих пор является экономическим центром но выглядит совершенно инородным, чуждым пришельцем вторгшимся в хаос и анархию Архипелага, постоянно ссорится с соседней Малайзией, деспотичный, высокомерный и очень дорогой. Сегодня Конрад потерялся бы в своих любимых каналах. Моя карта всего двадцатилетней давности, но уже практически бесполезна. Береговая линия сильно изменилась, повсюду идут земляные работы. Я чувствовал себя как крыса, бегущая в лабиринте нефтеперегонных заводов и судовых терминалов, пытающаяся найти выход прежде чем ей подпалят хвост.

Город который я знал в семидесятых годах был подчистую

снесён бульдозерами. Бугис стрит, пристань Раффлз, река, место нашей первой якорной стоянки на «Хоббите», всё это занял огромный контейнерный терминал. Вся береговая линия вымощена камнем, прямые линии, идеальные изгибы и соответствующие газоны, призванные изображать природу. Спальные районы в Бедок, Шанхай и Сембаванг превратились в безликие анонимные кроличьи норы, стерильные и легко контролируемые. Парковка машин на улицах запрещена, только в подземных многоуровневых гаражах. Нет уличных торговцев, нет киосков с едой, всё централизовано и концентрировано.

В Сингапуре трудно найти удобную якорную стоянку, вы либо вторгаетесь в чью то частную собственность, либо это наветренный, открытый всем ветрам берег. Когда мне нужно было в город, я становился на частный буй. Там нет уютных периферийных улиц, где можно поторговаться из любопытства или чтобы сэкономить, нет уютных забегаловок, где можно спокойно перекусить, всё распланировано и организовано. На заднем плане нет холмов или гор, в которые можно упереть взгляд после однообразной серости. Сингапур, плоский геометрический ужас, монумент холодному рациональному бизнесу, успех без души. Я там никого не встретил и долго не задержался. В День Подарков[6], в полнолуние, с попутным северо-восточным пассатом пересёк экватор, идя вдоль южного побережья Борнео. В диких местах Архипелага я чувствую себя намного лучше.

На Борнео приливные реки во время отлива выносят в океан тонны мусора. Попадая в отливные воды, плывёшь словно через свалку, прокладывая путь через наслоения пластика, дерева, резины, электрических лампочек, рыбацких сетей. Иногда попадаются совсем смешные вещи, я видел плывущую за Кехааром почерневшую сковороду с четырьмя жареными яйцами со светло желтыми яркими желтками. Эта сковорода, вернее возможные истории, связанные с ней, возбудили моё воображение.

В ту же ночь я проснулся от сильного глухого удара, мы налетели на плавающее дерево. Кехаар переехал через него. Пропитанный водой ствол проскользнул под килем, мне пришлось отталкивать царапающие борта ветки.

Самой неприятной встречей был моряк утопленник, проплывший менее чем одной длине корпуса от Кехаара. Мы находились посреди судоходной линии, довольно далеко от берега. Он лежал раскинув руки, лицом вниз на спокойной поверхности моря, на нём была жёлтая защитная каска, оранжевый спасжилет, ботинки и комбинезон. Его раздувшееся

тело напоминало манекен из витрины магазина, чёрная прядь волос выбивалась из под каски. И в этой сцене не было ничего ужасающего, это был спокойный солнечный день.

Это произвело на меня странный эффект. Эпизод совершенно выпал из памяти. Я видел проплывающее тело, но совершенно не осознал что это значит, я даже не записал этот эпизод в журнале, хотя записываю каждую птицу, дельфина или стрекозу, которые попадаются в пути. Словно защитная амнезия накрыла меня, стерев утонувшего человека. Лишь позже я вспомнил это происшествие, но всё так же, как спокойное событие, безо всякого ощущения ужаса.

При датчанах доступ в Индонезию был ограничен и после обретения независимости мало что поменялось. Правительство Индонезии считает все воды между островами территориальными, свободный проход по ним запрещён. Все приходящие в Индонезию или проходящие транзитом яхты должны получить предварительное разрешение и пройти контроль безопасности в Джакарте. Стоит это не дёшево, к счастью индонезийский флот не в состоянии патрулировать тринадцать тысяч островов и контролировать двести миллионов человек, можно проскользнуть и без разрешения. Место для остановки нужно выбирать очень осторожно. Деревни не представляют проблем, мой друг из Дарвина на протяжении многих лет приходил на своей яхте торговать в Танимбарс никогда не проходя индонезийские формальности.

Если нужно пополнить припасы, трюк состоит в том, чтобы найти населённый пункт, достаточно большой, чтобы там были магазины и рынок, но достаточно маленький, чтобы не беспокоили власти. Любой посёлок без радио мачты безопасен минимум в течении трёх дней, ранее чиновники из районного центра не доберутся до вас. Сабанг на острове Пулау Вех, рядом с северной оконечностью Суматры, был моим любимым городом для закупок. Это достаточно большой городок с чистыми улицами, банком и множеством китайцев. Вопреки слухам, это не открытый порт, там есть все власти, какие только можно представить,но они снисходительно относятся к яхтам, разумно эксплуатируя их. За несколько долларов вам выдадут разрешение на аварийный заход в порт, не задавая вопросов, что собственно приключилось. Если вы идёте из Индийского океана, Сабанг идеальное место для закупок, там есть все основные необходимые товары, включая топливо и газ, и он дешевле чем Таиланд, Малайзия и Сингапур. Ещё на Пулау Вех выращивают отличный кофе.

Добираться до дальних углов Архипелага может быть очень

муторно, там мало ветра и сильные течения, пробивающиеся из Южно-Китайского моря. Старинный парусный маршрут из Кейптауна в Китай проходил через Индонезию в Тихий океан, в обход Палау и Филиппин, никто не ходил напрямую, через море Сулу, и сегодня никто не ходит.

Идя со слабыми ветрами с Сулавеси на Минданао я сделал семь попыток пробиться на запад, и шесть раз течение отбрасывало меня назад. Но однажды, попав в противотечение, я продрейфовал на восемьдесят миль поперёк курса за двадцать четыре часа, оно прилично вынесло меня в Тихий океан. Я видел как идеальный конус вулкана Гунунг Апи съёжился и исчез за горизонтом в течении полудня. Сначала был абсолютный штиль, не было даже ряби на воде, как в мельничном пруду. Потом нас подхватило течение, оно создавало свою собственную рябь, шипя, как воздух вытекающий из прокола в шланге под давлением, плескаясь мелкими волнами. Было немного жутковато, и по прежнему не было ветра.

У Южного Минданао было ничем не лучше, слабые переменные ветра и штили в сочетании с восточным течением от половины до одного узла, от которого ответвляются извилистые потоки достигающие скорости двух, пяти узлов. Я замерил скорость в одном месте, когда мы дрейфовали мимо стоящего на якоре буя в полный штиль. Эти ответвления в ширину не более четверти мили, в них нельзя дрейфовать, они сами дрейфуют, перемещаясь и извиваясь как змеи. Когда поднимается ветер навстречу такому течению, волны приобретают форму не поддающуюся описанию — семь футов высоты с расстоянием между гребнями около тридцати. И попробуйте пробиться против них на тридцатитрёхфутовой лодке.

Ранним утром и после дождя воздух становится настолько прозрачным, что можно видеть горы на расстоянии семидесяти миль. На южном Минданао крутые горные склоны обрываются прямо в море, в десяти милях от берега глубина более трёх километров. Чтобы встать на якорь, нужно подойти близко, дно из чёрного вулканического песка держит отлично, якорь не ползёт даже при сильных порывах ветра дующего на берег.

Нижние склоны холмов расчищены под сельскохозяйственные угодья. Оголённые разветвляющиеся гребни похожи на лапы гигантских варанов. Верхние склоны покрыты густыми джунглями до самых вершин высотой в пять тысяч футов. Именно здесь были открыты последние неизвестные племена, в нескольких милях от берега.

В мелких бухтах залива Моро скрываются уединённые деревни племени Бахао. Они строят свои жилища на сваях, на

расстоянии от берега, на мелких песчаных банках. Дома соединяются между собой дощатыми трапами, попасть в деревню можно только на лодке. Я хотел встать на якорь неподалёку и подождать, пока кто-нибудь приплывёт на пироге полюбопытствовать. Я хотел купить у них раковины и сушёных морских огурцов.

Никто не знает, сколько людей Бахао живут на Минданао, Борнео и Сулавеси. По предположениям около восьмидесяти тысяч человек. У них не сформировалась постоянная иерархия власти, нет правителей или королей, каждая деревня живёт независимо. Испокон веку они жили на лодках и перемещались между островами, как цыгане, сейчас большинство из них осели на одном месте, построили деревни на сваях на островах Минданао и Сулу. Самая крупная, Ситанкай, состоит из более чем пятисот построек. Вокруг деревни они устраивают плантации морских водорослей, крепят плавающие тросы, линия за линией, как фермеры грядки на земле. Они являются основой для растущих водорослей. Собранные водоросли сушат на трапах и продают в Японию. Фермы огорожены плавающими брёвнами и бамбуком, чтобы проходящие лодки не попортили винтами урожай. Ограда из брёвен означает мелкую воду. Наехав на подобную преграду безлунной ночью недалеко от Замбоанга, я благоразумно повернул назад и встал на якорь, в ожидании дневного света. Мы стояли на шести футах, а Кехаару , чтобы оставаться на плаву, нужно четыре фута и шесть дюймов.

В провинции Сабах многие люди из Бахау обосновались на земле, вокруг Кота Балуд, стали успешными фермерами, разводят лошадей и буйволов. В Дженераль Сантос я бросил якорь напротив трущоб, рядом с поселением бахау. Каждую ночь они приплывали ловить рыбу под моей лодкой, держа сетку бредень за два конца с двух маленьких пирог, протягивали её под Кехааром. Каждый раз сеть цеплялась за растущие на киле лодки ракушки, после чего следовала безмолвная возня. Наверное оно того стоило, так как они возвращались каждую ночь. Они всегда были скромные и застенчивые, совсем не похожи на хвастливых филиппинцев с Висаев или Минданао.

Варварская филиппинская практика ловли рыбы с помощью динамита разрушает морскую среду. Теперь рыбаки используют другие трюки, чтобы добыть рыбу. Они ставят на якорь стальные буи в открытом море, на расстоянии двух трех миль друг от друга, их можно встретить повсюду, вплоть до пятидесяти миль от берега на любой глубине, иногда до двух с половиной километров. Снизу к ним привязывают пучок пальмовых листьев, служащих убежищем для рыбы и когда там собирается её

достаточное количество, приходят и вылавливают. Для пластиковых лодок в этих водах буи представляют серьёзную опасность если налететь на него ночью. Я слышал о варианте подобной системы, когда посреди океана крепят на якоре связки плавающей виноградной лозы, создавая прибежище для рыбы, но, скорее всего это просто слухи.

На той же идее основаны бамбуковые плоты на якорях посреди океана. Рыба ищет убежище под плотом а рыбаки используют его как платформу для рыбалки. Часто на плоту ставят приподнятое кресло и простой навес из пальмовых листьев для защиты от солнца. Когда я увидел это в первый раз, то протёр глаза, настолько это показалось мне нереальным. С расстояния, плот не был виден за волнами, всё что я видел, был старик, который рыбачил сидя в кресле посреди океана.

Рыбаки также часто используют буи для швартовки на ночь на сильном течении, три, четыре, пять лодок на буй. Единственный видимый огонь при этом, обычно огонёк сигареты во рту у вахтенного.

Любопытные рыбаки и пироги беззаботно пришвартованные ночью посреди океана, хороший знак, значит в море нет мародёров Таусуг. Если же рыбаки стараются уйти подальше с вашего пути, когда они держатся тесными группами или их совсем нет, приходится чаще оглядываться по сторонам. Очень редко яхты ходят через море Сулавеси и ещё реже останавливаются в портах. В Дженераль Сантос на Минданао моя лодка была всего лишь второй за многие годы. Первым был Мартин, германо-австралиец, всего лишь за несколько недель до меня. Он пришёл на тридцатифутовом фанерном шлюпе со множеством гаджетов, но без двигателя. Он вышел из Дарвина, прошёл через Индонезию, но не оформил там выездные формальности. Филиппинские власти мурыжили его пять дней, прежде чем впустили после ненормально большой взятки. Мартин подружился с людьми из прибрежных трущоб Тинаго, отметил с ними Рождество и Новый Год. Когда его трёхнедельная виза закончилась, он отправился на запад, в сторону острова Сулу, но не смог пройти против течения у берегов Минданао. После двух недель борьбы он сдался, вернулся в Дженераль Сантос и выставил лодку на продажу. Но на Филиппинах лодку без мотора не считают за лодку, никто не был заинтересован. Мартин снижал цену снова и снова, пока местный оператор чартера и дайвинга не приобрёл её за две тысячи долларов. Мартин раздал всё своё снаряжение людям в Тинаго и сел на первый же самолёт. Я никогда не встречал его, но могу, как никто другой, понять что он чувствовал. Я прошёл через подобный

кошмар с моей первой лодкой «Бамбина». Не могу себе представить более ужасного исхода для яхтсмена, даже потерять лодку в кораблекрушении было бы менее жестоко.

Возможно Мартину повезло, что он закончил плавание в Дженераль Сантос. Были другие яхты, ходившие в последние годы на Сулу, всего двести миль на запад, их экипажи закончилисвои дни с пулей в голове. Я не преувеличиваю и не распространяю слухи, просто пытаюсь проанализировать случаи современного пиратства, и это не шутки.

Упоминая о пиратстве каждый раз получаешь различную реакцию. Чаще всего это недоверие, смотрящее телевизор большинство не верит, что в конце двадцатого века могут существовать пираты. Другая крайность - меньшинство круизеров параноиков, видящих потенциальных пиратов в любой приближающейся лодке с любопытными рыбаками. Хотя на Сулу правда почти всегда на стороне параноидального меньшинства.

Пиратство всегда ассоциируют со средними веками и Карибами. Конечно, некоторые из самых знаменитых головорезов действовали в Вест Индии, но реальный оплот пиратства всегда был и остаётся в восточных водах, с дохристовых времён по сегодняшний день. Дрейк захватывал галеоны, Морган разграбил Панаму и стал губернатором Ямайки, но все их подвиги бледнеют в сравнении с пиратами Дальнего Востока. Китайский пират Николас Айкуан (Чжен Чжилун) в дни своего расцвета командовал тысячей парусных судов. Он полностью контролировал судоходство в Китайском море, игнорируя объединённые силы Китая, Португалии и Дании. Он выдавал торговым судам дорогостоящие разрешения на плавание в его водах, жил во дворце под охраной войска из трёхсот негров гигантов, беглых африканских рабов, которых он купил в Макао.

Его сын Коксинга (Чжен Чэнгун) стал самым могущественным пиратом всех времён и народов. Завоевав снова власть над Китайским морем, ускользнувшую от его отца, он принялся завоёвывать сушу. В 1659 году он выступил против города Нанкина во главе сухопутной армии из двухсот тридцати тысяч солдат и трёх тысяч судов, и Нанкин пал бы, если бы Коксинга не был бы раздолбаем. В ночь перед нападением он устроил пьянку в честь своего тридцатипятилетия, которая распространилась также на его войско. На следующий день, рано утром, его пьяная армия была атакована маньчжурами из Нанкина и обращена в бегство. Несмотря на такую неудачу Коксинга собрал новый флот пиратских джонок, выгнал датчан с Формозы и стал первым королём Тайваня, угрожая испанцам Манильской резнёй.

Современное пиратство конечно сводится к тому, чтобы

отобрать и сбежать, а не завоевать власть. Когда пираты с Сулу разграбили город Семпорна в Малайзийском Сабахе в 1996 году,они там долго не задерживались, обчистили магазины и исчезли, прежде чем власти успели отреагировать.

Безопасность на Востоке очень непостоянна, появляются новые возможности, меняются схемы. Во время пика массового исхода вьетнамцев по морю в Сиамском заливе действовали ориентировочно двадцать тысяч пиратов, в основном бывших рыбаков лишившихся средств к существованию из за падения улова в непомерно эксплуатируемых водах. Только в 1981 году в Таиланд пришли четыреста пятьдесят лодок с беженцами, из них триста пятьдесят заявили об ограблениях, изнасилованиях и убийствах тайскими пиратами. На некоторые лодки нападения были совершены несколько раз.

Сегодня большинство нападений направлены на контрабандистов и коммерческие суда. Ахмед, начальник Центрального Бюро Расследований порта Коломбо, говорил, что пиратство в порту было их большой проблемой. Там всегда около двадцати-тридцати судов стоят на якорях на рейде в ожидании очереди на причал, некоторые стоят довольно далеко, в десяти милях от берега. Пираты нападают на контейнеровозы. Они приходят на скоростных мотолодках, сразу на нескольких, зацепляются кошками и по верёвкам залезают на борт. Держа команду под прицелом, взламывают контейнеры и загружают лодки. Полицию и военных конечно вызывают по радио, но пока они доберутся туда из Коломбо, пиратов уже след простыл. До сих пор так никого и не поймали.

Та же самая тактика используется в Малаккском проливе и на острове Риау, недалеко от Сингапура. Индонезийские пираты охотятся за контейнерами. Раньше они захватывали ходовой мостик, грабили экипаж, отбирая личные вещи. Много моряков были ранены и убиты. Сейчас они грабят контейнеры. Шкиперы предпочитают баррикадироваться на мостике и не мешать пиратам делать своё дело. С точки зрения капитана это вполне резонно. У него на борту может быть около двух тысяч контейнеров, пираты могут разграбить два, максимум три. Незначительные потери, к тому же страховые компании покрывают убыток. И никто не страдает.

Другой целью пиратов в Малаккском проливе и Южном Таиланде являются контрабандисты. Сигареты, алкоголь и дурь в больших количествах перемещаются между западом и востоком, севером и югом. Конкурирующие банды охотятся друг на друга, в ход идут автоматы и реактивные гранатомёты. Полиция поспевает только вытаскивать мёртвые тела.

В Малаккском проливе яхты не трогают, они считаются невыгодной добычей в сравнении с возможным риском. Не стоит рисковать попасть на виселицу за ношение оружия из за небольшого количества электроники и жмени наличности.

Самые известные пираты на востоке, племя Таусуг, составляющее большинство на островах Сулу. На протяжении веков они контролировали воды, где сегодня соединяются Филиппины, Индонезия и Малай Борнео. Яростно независимые, они не признают границ и не подчиняются никакому правительству, море принадлежит им. В их руки попало немало яхт. Сценарий нападений всегда повторяется. Яхта становится на якорь у острова, экипаж завязывает дружеские отношения с местным населением. У пиратов появляется возможность осмотреть лодку, поднявшись на борт с другими визитёрами. Нападение следует позднее.

Последняя яхта пришедшая в яхт клуб Сандакана передо мной, подвергшаяся вооружённому ограблению у острова Холо, была «Нага Пеланги», шестидесятифутовая бедор-джонка[7] построенная в Малайзии, она завершала последний этап пассатной кругосветки. Они остановились на Сулу, познакомились и подружились с некоторыми местными жителями. На них напали и ограбили уже после ухода, в открытом море. Никто не пострадал, немецкий экипаж не сопротивлялся. Всё что они потеряли: солнечные панели, подвесной мотор, УКВ радиостанцию, наличные и кое какие другие мелочи.

На островах Сулу, если видите приближающуюся к вам подозрительного вида неказистую рыбацкую лодку, чадящую дымом и отчерпывающую воду из текущего трюма, можно не бояться, пираты не ходят на раздолбанных рыбацких лодках. Они выходят в море хорошо вооружёнными и не могут позволить себе быть пойманными. В Малайзии за ношение огнестрельного оружия без лицензии полагается смертная казнь, а филиппинские военные знамениты тем, что сперва стреляют, и только потом спрашивают документы. Контрабандисты и пираты ходят на современных скоростных лодках с водомётами «Гамильтон» или огромными батареями подвесных моторов. В Сандакане я видел конфискованную у контрабандистов лодку, тридцать пять футов длины, фанерная сигара с тремя подвесниками по двести лошадиных сил на транце. Но рекорд принадлежит сорокафутовой лодке с пятью моторами по двести пятьдесят сил. Во время написания этих строк она всё ещё перевозила сигареты из Базилана в Сандакан на крейсерской скорости более сорока узлов.

Пиратам требуется аналогичный транспорт, потому что контрабандисты, их основная добыча. Пиратство и контрабанда, два различных бизнеса и между ними часто происходят вооружённые стычки. Часто жертвами пиратов Сулу становятся обычные рыбаки. Для грабежа рыбацких лодок они применяют другую тактику. Они не выскакивают из засады из за мангровых зарослей, паля из автоматов. Они преследуют добычу большим количеством небольших, но потенциально очень быстрых лодок, притворяясь сами рыбаками, незаметно подбираются к жертве и окружают. Когда ловушка захлопывается, появляется большой скоростной катер и возглавляет нападение.

Рыбаки лишаются моторов, а иногда и жизни. Им нечем ответить на угрозу оружием и они пишут заявления о происшествиях властям. Одно из таких заявлений в морскую полицию Сандакана повлекло за собой бурные события. После десяти лет поисков они наконец поймали пиратского главаря по имени Молой Хайджанг. Он был из племени Таосунг, с небольшого островка Тандубас, недалеко от Тави-Тави. У него был целый флот из краденых скоростных лодок и более тридцати человек команды, в основном его сыновья и родственники. Он также содержал множество жён на побережье Сабах и на Филиппинах. Женщины обеспечивали Хайджангу надёжное укрытие и были информаторами. На протяжении лет часто появлялись слухи, что его убили, но он неизменно снова давал о себе знать новым дерзким ограблением. В 1991 году береговая охрана следовала по цепочке его пиратских акций от Кота Кинабалу, в Южно-Китайском море, до островов Сулу, много раз вступая с ним в перестрелку, но Молой снова ускользнул. В октябре 1996 рыбак заявил, что у него похитили моторы, когда он рыбачил на реке Сегама, недалеко от Сандакана. Морская полиция отправила патрульный катер. Во время погони Молой и его подельник были убиты. В Сандакане, его тело, лежащее лицом вниз на полицейском причале, было «позитивно идентифицировано».

Нет никакого смысла отправляться в круиз по пиратским водам, нужно стараться пересечь их как можно быстрее, предприняв некоторые меры предосторожности. Пираты не убивают ради убийства, они не являются патологическими киллерами. Пиратство это вид экономической активности, бизнес, он должен приносить доход. Им нужна добыча, что-то, что они могут использовать сами или быстро продать: скоростные лодки, моторы, горючее, часы, электрические и электронные приборы. Они не дураки и могут отличить ржавое корыто от дорогой яхты. Кехаар выглядел ужасно даже в лучшие времена:

дыры в парусах, ржавые потёки по всему корпусу, гниющая долблёнка на палубе, старые покрышки вместо кранцев. У нас нет антенн, солнечных панелей и подвесного мотора на релинге. Возможно это убеждало потенциальных грабителей в том, что овчинка не стоит выделки. Вопреки совету властей, проходя через сомнительные зоны я никогда никому не говорил, куда и когда иду, информация быстро распространяется по побережью. Я всегда старался ускользнуть так, чтобы никто не заметил, ночью мы исчезали. На Кехааре нет никаких огней и он не издаёт шума. Коммерческим судам, если они конечно несут вахту, он хорошо виден на экране радара, но на Сулу нет коммерческого судоходства, для них это слишком опасно и страховые компании не покрывают эту зону.

С оружием может возникнуть дополнительная проблема - когда вы готовы начать стрелять? Алекс, бывший военный диверсант, поднял эту тему, когда мы, заговорили о пиратстве. Он чистил одно из своих орудий убийства после охоты на свиней на Мадагаскаре. - Хорошо, допустим ко мне приближается старая посудина полная вооружённых людей. Когда начинать стрелять? Как я могу быть уверен, что это пираты? Возможно это военно морской патруль, собирающийся проверить мои документы, откуда я могу это знать? И он прав, во многих странах правительственные головорезы и джентльмены удачи ведут себя одинаково.

Сандакан.

Сандакан это спокойная гавань в неспокойных водах. Если скрестить Дарвин с Занзибаром и поместить его в Китае, то получится что-то вроде Сандакана. Здесь глубокий натуральный порт, отороченный манграми и лёгкая атмосфера Дарвина, он энергичен и суетлив как контрабандистский центр Занзибар, и полон китайцев. Крутые холмы и известняковые утёсы выдавили деловую часть города на узкую прибрежную полосу. Пяти, десяти этажные дома выглядят разрушенными и заброшенными, не от бедности, а от наступления природы, джунгли Борнео пробивают себе дорогу повсюду.

Вглубь суши, от прибрежных холмов протянулись долины с пышной растительностью. Сельского типа свайные дома в полумиле от современного центра. Сандакан простирается на несколько миль от моря, но джунгли скрадывают ощущение города. Здесь не предпринималось никаких попыток извести их, контролировать рост, приручить природу.

Короткая прогулка через три квартала городского центра и сразу понимаешь, что это место нравится. Оно дикое и в то же время чувствуешь себя в безопасности. Роскошные ювелирные магазины выставляют свои товары на витринах на каждом углу. Открыто, не боясь ограбления. Здесь нет железных решёток, оружия и охранников, как в соседних Таиланде и Филиппинах. Самые подозрительные типы здесь толкутся вокруг рынка, но не стоит их бояться. Закон тут суров, нож с лезвием около четырёх дюймов приведёт вас в тюрьму, а огнестрельное оружие на виселицу.

Половина населения китайцы, вторая половина, нелегальные иммигранты из Индонезии и с Филиппин, они работают на китайцев. Говорить на трёх, четырёх языках, норма. В повседневной жизни используют малайский, английский и диалекты китайского — хакка, хоккиен и кантонский. Филиппинцы говорят на висайском, тагалог, таусуг и замбоанском, обычно на всех них. Единственная ежедневная газета выходит на китайском.

Сандакан город древесины, большие состояния созданы благодаря лесам. Стволы деревьев из внутренних районов сплавляют по реке и потом буксируют вдоль берега на баржах или огромными, до мили длинной, плотами с помощью нескольких буксиров. Экспорт необработанной древесины запрещён, поэтому её перерабатывают на месте. Здесь очень дешёвая фанера. Другие важные отрасли экономики,

выращивание масличных пальм и контрабанда сигарет и нелегалов с Филиппин.

Моряки Архипелага никогда особо не уважали границы установленные колониальными властями. Контрабанда была основой жизни Сандакана с самого начала. Первое европейское поселение в заливе Сандакан называлось Кампунг Джерман. Оттуда множество предприимчивых немецких торговцев вели нелегальные поставки оружия султану Сулу для его борьбы с испанцами. В 1879 Уильям Прайер сжег Кампунг Джерман и основал Элопура, как столицу вновь созданной «Британской Компании Северного Борнео». Эта компания владела и управляла провинцией Сабах до Второй Мировой войны. После Прейера город вернулся к старому названию — Сандакан, что на языке Сулу означает «место отданное в залог». К концу войны бомбардировщики союзников сравняли его с землёй. Столицу штата перенесли в Джессельтон (Кота Кинабалу) в котором тогда осталось три здания, и это было на три больше чем в Сандакане. Сабах, весь в руинах, разбомбленный и доведённый до банкротства, был отдан Британии в качестве колонии.

Сандакан отстроили таким же портовым деловым городом, каким он был и раньше. Что ни причал или пристань, то группа домов на сваях над водой, соединённых между собой трапами. Самый большой такой пригородный посёлок, построенный на отмели, называется BDC. Он является домом для неизвестного количества беженцев от гражданской войны на Сулу. BDC сам себе закон, и даже полиция боится туда заходить.

В Сандакане бизнесмен подразумевает бизнес. Лицензированный пункт обмена денег обменивает деньги, любую признанную валюту а не только долларовые банкноты большого номинала в безупречном состоянии, как это делают их коллеги по всему миру. Если хозяин магазина занимается оптовой продажей морепродуктов, он не спрашивает, откуда и кто их привозит, он смотрит на сам продукт и задаёт мало вопросов. На набережной можно купить всё: рыбу, овощи, контрабандные сигареты, китайские солнцезащитные очки и филиппинскую девушку. Большинство нелегальных рабочих прибывающих сюда не имеют денег для оплаты «агенту» за транспорт. Предприниматель платит за них и берёт работников к себе домой. В настоящий момент это около трёхсот долларов с человека. Потом он постепенно вычитает эти деньги из их платы, которая составляет менее ста долларов в месяц, и всё это время владеет рабами в традиционном мусульманском стиле: он их кормит, предоставляет жильё и т.д. Предполагаемое количество нелегальных иммигрантов составляет от полумиллиона до

миллиона человек. Невозможно посадить их всех в тюрьму, а процесс депортации превращается в фарс. Их сажают в лодку утром, а вечером тех же людей можно снова встретить гуляющими на главной улице Сандакана. Морская полиция сопровождает депортируемые суда до линии двенадцати миль от берега, где заканчиваются территориальные воды Малайзии, после чего возвращается на базу. Многие депортируемые не доезжают даже до двенадцатимильной отметки. Мой друг рассказал, как привёз назад свою филиппинскую подругу. Он занял у кого то мощную скоростную лодку и стал ждать за островом Бертала, у входа в порт. Когда депортируемое судно прошло мимо, он на полном газу догнал его, девушка прыгнула в лодку, прямо перед сопровождающей полицейской лодкой. Всё произошло очень быстро. Рулевой депортируемого судна имел строгие инструкции не отклоняться от намеченного курса, а полицейский катер слишком медленный, чтобы броситься в погоню. Подобная система хорошо известна и часто используется.

Контрабандисты не позволяют себе никаких грязных трюков по отношению к таможне, никаких пряток на безлюдных берегах или в мангровых заливах. Они приходят строго в порт Сандакан, и если их вычисляют, откупаются. Сбои бывают очень редко. Если случаются большие проблемы, их арестовывают и депортируют, а их лодки швартуют у полицейского пирса, где они гниют и тонут.

Самая надёжная якорная стоянка в Сандакане напротив Яхт Клуба. Дно, мягкий ил, держит хорошо, но приливные течения достигают двух узлов, иногда не соответствуют приливным таблицам. В квадратуру приливно-отливное движение отсутствует совсем. Скалистый берег может неожиданно стать подветренным во время шквала. Якоря хорошо бы перебрасывать раз в неделю или десять дней, прежде чем они спутаются и лодка начнёт дрейфовать с отливом. Кехаар уходил без меня на борту дважды.

Не смотря на то что Сандаканский Яхт Клуб находится рядом с базой морской полиции, это не обеспечивает автоматически полную безопасность. Однажды ночью я проснулся от того, что на палубе Кехаара сидел человек и светил на меня фонариком через люк. Полусонный, я вскочил, выбрался из под москитной сетки и бросился на него. Моих нечленораздельных криков и ругательств оказалось достаточно, чтобы он испугался и прыгнул в свою крохотную лодку, где его ожидал сообщник, держа мотор на холостом ходу. Я прокричал ещё пару отборных слов им вслед и вернулся спать. При всём неудобстве от приливных течений, лучше не пытаться встать на якоре в глубине залива, если только вас не пригласил на частный остров его владелец.

Яхт клуб Сандакана это редкий случай, когда богатое эксклюзивное заведение привечает пришлых яхтсменов независимо от их происхождения и материального состояния. Клубу принадлежит самое роскошное новое здание на набережной, рядом с космического вида мечетью. Вступительный взнос для членов клуба составляет две тысячи долларов, при этом во всём порту Сандакана нет ни одной парусной яхты, только большие моторные. Мне повезло что дядя Джордж, шеф китаец, который по контракту управлял рестораном яхт-клуба, взял меня под своё крыло. От него я узнал очень много о китайской жизни в Сандакане.

Джордж вырос на Борнео в глуши, как он сказал: — Три дня на моторке по реке Кинабатанган. Его отец вёл торговый бизнес в джунглях. Когда мать Джорджа умерла, вся семья, отец и десять детей, переехали в Сандакан. Джордж, старший из сыновей, крепкий, коренастый китаец в возрасте чуть за сорок. Работяга, скандалист и прожектёр, он прошёл через множество профессий. Был водителем грузовика, возил лес с вырубок в джунглях, был барменом и поваром в ресторанах. Купил скоростную лодку и возил свежую рыбу и ещё бог знает что, из Сабаха в Бруней. Когда его брунейский компаньон сбежал, скрываясь от правосудия, он продал лодку и занялся экспортом живых креветок для разведения на Тайвань. Правительство запретило экспорт живых креветок, тогда он выиграл конкурс на управление камбузом яхт клуба Сандакана. Его крик: - Ты! Чёртов придурок! - Часто слышен на кухне. Сам он, давний член клуба и местный чемпион по дартсу, является воплощением типичного китайца: целеустремлённый, не боящийся работы развратник, с хорошими связями, предающийся двум основным порокам: неумеренной любви к вкусной пище и азартным играм.

Мне была оказана привилегия, сидеть с ним за столом, последним в глубине ресторана, рядом со служебной стойкой. Этот стол был зарезервирован для него, членов его семьи и персонала. Иногда по воскресеньям утром, когда посетителей не было, Джордж принимался готовить разные деликатесы, просто ради удовольствия и подавал их за этим столом. Китайскую кухню нельзя назвать очень здоровой, в основном продукты жарятся или долго тушатся, но вкус получается великолепный. Китайцы в еде очень разборчивые, они и сами так считают. На кухни других народов, особенно англо-саксонскую, они смотрят с искренней жалостью: - Как вы можете жить так питаясь? Не существует продукта, хотя бы относительно съедобного, который китайцы не могли бы приготовить несколькими способами. В Сандакане я попробовал много вещей, которые вызывали у меня

любопытство — морские огурцы, которые привёз с собой, рыбий пузырь, сваренный в супе, жаренную во фритюре собачатину с овощами, морепродукты в тысячах вариаций.

Брат Джорджа, Дэвид, обеспечивал базу для другого китайского порока — азартных игр. Правительство Малайзии закрыло все игорные заведения, так как ислам не приемлет азартные игры, на что неуёмные китайские игроки ответили открытием своих подпольных игровых синдикатов. Дэвид более мягкий, чем Джордж, он носит толстые очки. Десять лет он руководил нелегальной букмекерской конторой и бросил это лишь недавно, когда пришёл новый полицейский комиссар, известный своей неподкупностью. Дэвид продолжал принимать ставки у своих друзей, бывших членов его ассоциации. Забавно было слышать его разговоры по сотовому телефону. В непонятном, монотонном китайском проскакивали Ливерпуль, Манчестер, Юнайтед, Челси или Миддлбург, посреди джунглей Борнео он принимал ставки на результаты английской футбольной лиги. Дэвид и сам был азартным игроком, пока не потерял почти всё за одну ночь играя в рулетку — триста тысяч долларов, дом, машину и всё имущество. Он переехал в центр, в квартиру в многоэтажном доме, недалеко от Джорджа, и нашёл регулярную работу по продаже строительных материалов.

В Сандакане много раковин, но на пляже вы их не найдёте, за ними нужно идти на центральный рынок. Многие лавки там продают исключительно раковины. Я не претендую на звание специалиста по ним, я даже не серьёзный коллекционер, просто мне нравятся раковины. Как и большинство людей я не могу пройти мимо красивой раковины, чтобы не подобрать её. Я заметил, что даже люди без особых эстетических наклонностей восхищаются выброшенными на пляж раковинами. Я сам начинал коллекционировать их много раз, но все они пропадали в перипетиях моей жизни.

Моя первая коллекция была эффектной, но просуществовала недолго. Ситуация, чтобы увлечься раковинами тогда была более чем странная. Я был тогда в дороге, плыл пассажиром на грузовом судне в восточной Индонезии, единственный европеец среди более чем трёхсот индонезийцев. Весь мой багаж украли годом раньше на Яве, потом меня опоил и ограбил хозяин хостела, в котором я жил в Джаяпура, Западное Папуа. Моя индонезийская виза закончилась, попытка проникнуть в Папуа Новая Гвинея провалилась благодаря проводнику, который провёл меня тридцать миль по джунглям и добросовестно передал пограничникам. Я вернулся назад через лес и отдал последние деньги капитану парохода, чтобы он взял меня обратно

на Яву не задавая ненужных вопросов. Из имущества в этом мире у меня была старая тростниковая циновка, на которой я спал, одежда, что на мне, и английский паспорт с чужим именем и фото в нём. Я тогда был спокоен и умиротворён.

Мы остановились в одном порту на побережье Новой Гвинеи, экспортирующем древесину, и десять дней загружали лес, который подтаскивали к судну в плотах. В оговоренную со шкипером цену за переход входило также скудное двухразовое питание. Между приёмами пищи я отправлялся на берег на буксире, бродил по округе, исследовал окрестности. Недалеко от посёлка обнаружил участок пляжа полностью сложенный из морских раковин. Отложения были несколько метров в глубину и абсолютно не потревоженные. Течение, пройдя через Тихий океан, оставляло свой мусор у первого встреченного на пути большого препятствия, и этот участок был именно таким препятствием. Экземпляры, которые я собирал, были великолепны, в отличной сохранности, даже без царапин. Каждый день я приносил самые лучшие раковины на судно, выпросил у кока картонную коробку и начал свою коллекцию, мне казалось, что некоторые раковины могли иметь ценность. Коробка наполнялась и я проводил вечера сортируя и любуясь своими раковинами.

Однажды я вернулся и обнаружил, что они пропали, кто-то их украл, видимо просто так, чтобы украсть, так как позднее я видел выброшенные раковины валяющиеся в желобе на палубе. Но я не расстроился, так как находился тогда в каком-то странном, умиротворённом состоянии души, когда ничто не могло меня разозлить. Но с тех пор этот пляж завладел моими мыслями, за время всех путешествий мне не встречалось ничего подобного.

На Кехааре раковины хранились под основной банкой, в коробках и мешках. Дарвинский креветочный траулер, пляжи Занзибара, отливные зоны в Керимба — в некоторых местах можно найти отличные экземпляры. Раковины могут служить отличным небольшим подарком и их никогда не бывает достаточно. Я редко покупал их, Сандакан был исключением, предлагаемый ассортимент, качество и цены были очень заманчивыми. Каждый раз, бродя по рынку, я покупал несколько штук. Одна из тётушек в особенности имела доступ к богатым источникам на Сулу. Она быстро перестала пытаться подсовывать мне некачественные экземпляры и путать названия. Свои раковины она знала очень хорошо.

Однажды утром, когда я проходил мимо её прилавка, направляясь вглубь рынка, она окликнула меня заговорщическим шёпотом. Я остановился, она махнула рукой, приглашая войти

внутрь, за занавески, и достала узелок, развязала платок и осторожно развернула мягкую ткань. На ладони лежали самые редкие Conus Gloriamaris – Конус Гордость Морей.

Многие авторы пишут, что в самой раковине нет ничего особенного, просто она очень редкая, или была редкой. Но я позволю себе не согласиться. Её красота не магическая и не эффектная, она тонкая и изысканная. Узкий конус с мелкой коричневой сеткой, похожей на распространённый Conus Geographus. Увидев его раз вживую, а не в книге, вы всегда узнаете. Его можно спутать лишь с Andaman Cone из Бирмы или Таиланда, которые ещё более редкие и дорогие. До 1969 года было известно о существовании во всём мире лишь пары дюжин Gloriamaris, по большей части потёртых и выщербленных. Они были настолько редкими, что вокруг них складывались легенды. Раковину выкрали из музея и никогда больше не разыскали, она стала героиней книги тайн. В 1957 году одну из раковин продали за две тысячи долларов. А потом дайверы открыли на Соломоновых островах место их обитания в глубоких подводных пещерах. Было добыто много экземпляров, но недостаточно, чтобы удовлетворить спрос.

Я спросил разрешения подержать раковину, она разрешила. Она знала что это за раковина, я тоже. И она знала, что я куплю её, нам нужно было лишь договориться о цене. Это не было так дёшево, как остальные ракушки, которые она продавала, но и не очень дорого. Подсчитывая в голове рыночную стоимость, обменный курс и доход, который можно извлечь из продажи, в глубине души я знал, что не стану её продавать. Знал, что сохраню её среди своих самых ценных сокровищ, и храню до сих пор.

Я показал раковину Джорджу у него на кухне. Он слышал о них, но никогда не видел живьём. За сколько ты можешь продать её в Америке? - спросил он со свойственным китайцам прагматизмом. Я сказал ему, на что он отреагировал: - Чёртовы придурки!

Первый месяц в Сандакане я был не очень активен, чувствовал себя усталым, опустошённым, всегда вялым и сонным. Только когда начались острые боли в шее и верхней части тела, проснулся. Это был рецидив малярии, которую я подхватил на Мадагаскаре. Для организма год в тропиках идёт за два, вы обязательно чем нибудь заболеете, не важно, насколько вы осторожны. Примите это как плату за яркий образ жизни и не нервничайте по этому поводу.

Я не легко сваливаюсь от простуды, гриппа и прочего. Заболев, чаще просто жду, когда организм поправится и не

являюсь большим спонсором фармацевтической промышленности. На свете нет медика, который смог бы объяснить процесс выздоровления, они знают, как ему помочь и что может навредить, но сам механизм выздоровления остаётся загадкой. Медикаменты не лечат организм, они лишь помогают ему выздороветь самому. Когда я вышел из Дарвина, моя аптечка состояла из пластыря, баночки тигрового бальзама и пачки презервативов, в Африке к ней добавились антибиотики и таблетки от малярии. На бинты я рвал старые футболки и тряпки, потом выбрасывал их.

Всего раз я обращался к местному врачу, двадцать лет назад в Индии, в Бомбее. Меня свалил гепатит, все мои товарищи по путешествию дезертировали, опасаясь инфекции. Первую неделю болезни я пролежал ничком в зале ожидания бомбейского железнодорожного вокзала, потом два дня на багажной полке поезда Бомбей-Мадрас. Было Рождество. На юге я немного окреп, я смог ходить по улицам Мадурая и отправился к тамильскому доктору. Внимательно меня осмотрев, он поднял бровь и сказал: - Мой друг. У тебя гепатит. - Я знаю, Док. - Ну что же. Я ничем не могу тебе помочь. По крайней мере он был честен. Это правда,для многих болезней печени не существует прямого лечения.

С желудком чаще всего случаются расстройства и редко серьёзные болезни. Диарея приключается чаще всего от того, что вы приезжаете в другую страну, меняется ваша диета, привычки, воздух... Она быстро проходит. Индия исключение. Трижды твёрдый стул за два года, для Индии это нормальный результат.

Когда едите в уличных заведениях, обращайте внимание на хозяина. Они питаются собственной едой, так что, если он выглядит здоровым, и вы будете в порядке. Большинство заболеваний легко лечатся, ведь не только вы болеете, местные жители тоже, именно от них вы и заражаетесь. В отдалённом районе Индонезии, принимая пищу руками, я серьёзно заразился глистами, они блокировали работу кишечника. Там не было аптек, поэтому я пошёл в обычный магазин, не зная даже как объяснить проблему, так как плохо знал язык. Ноя зря беспокоился, за спиной продавца китайца на стене висел большой цветной постер, описывающий все возможные кишечные расстройства. Я просто указал пальцем на обидчика и хозяин дал мне большую коричневую пилюлю, дюйм в диаметре, упакованную в пластик. Прямо как индиец в Танзании, из истории с тараканами: - Вторая не понадобится.

Если вы настолько глупы, что посетили дом терпимости и поучаствовали в горизонтальных развлечениях без резинки, то через два, три дня у вас закапает из члена. Конечно, антибиотики

всё поправят, но, насколько я знаю, от герпеса и СПИДа лечения нет.

Малярия, это плохая новость, от неё умерло несколько моих друзей в Африке. Существует четыре вида малярии, все с разными симптомами. Могу сказать, что я переболел всеми четырьмя видами, и она по сей день циркулирует в моей кровеносной системе. По единодушному мнению эмигрантов живущих в тропиках медикаментозная профилактика малярии годится для короткого визита или отпуска. При длительном проживании побочный эффект от неё может быть слишком опасным. Вы всё равно заразитесь и единственное чего достигнете, отсрочите заболевание.

Страны, в которых существует проблема малярии производят целый ряд препаратов созданных для лечения малярии характерной для данной зоны, включая устойчивые к хлорохину штаммы. Они дёшевы, доступны даже в отдалённых местах без рецепта врача. Самые сильные препараты запрещены в Европе из за возможных серьёзных побочных эффектов. В моём случае похоже недомогание возвращается каждые три, четыре месяца, пока болезнь постепенно не проходит, если я снова не заражусь. К малярии может выработаться частичный иммунитет при длительном воздействии одного и того же штамма.

В Сандакане я почувствовал себя намного лучше после дозы противомалярийных таблеток. Ещё с неделю я был слаб как муха, но истощающая апатия прошла. Я проводил много часов, сидя в клубе за столом у Джорджа, глядя на сандаканский порт и стал узнавать часто проходящие суда, Джордж сопровождал их комментариями. Моим фаворитом была изящная деревянная, длинной шестидесяти футов моторка Сигарет, приходящая на рассвете каждый второй день. Тускло серая, с очень низким надводным бортом, палуба всего лишь в нескольких дюймах над водой, груз аккуратно уложен и укрыт брезентом. Рулевая рубка едва достаточной высоты, чтобы видеть поверх груза. Два водомёта Гамильтон издают низкий рокот, из борта бьют две струи охлаждающей воды. Но наибольшее впечатление производила команда, шесть-семь молодых мужчин с тёмными лицами, с цветными повязками на головах, стягивающими позади длинные чёрные волосы. Они никогда не сидели, всегда стояли, держась за верёвки, каждый сканировал свой сектор окружающей обстановки, неподвижные, настороженные, готовые ко всему. В сумерках они проходили рядом с Кехааром и чувствовалась их гордость и решительность в том, как они держались, словно древние воины на тропе войны. При этом мне каждый раз вспоминалась сцена из фильма Фрэнка Герберта «Дюна», когда в

решающей сцене дикие пустынные фримены мчатся на гигантских песчаных червях в шторм, атакуя силы империи. Вот на кого они были похожи, безымянные дикари, решительно идущие своим путём.

Однажды вечером я увидел эту лодку выходящей из порта и спросил о ней Джорджа. Тот высунул голову из кухонной двери: - Эти? Ты выбрал правильную команду. Они из Холо, что на Сулу. Сандаканские копы их ненавидят, но они приходят в город без оружия и с настоящими паспортами. Все знают, кто они на самом деле, но предъявить нечего. И лодка их быстрее чем любая из тех, что есть у полиции. - Люди Таусуг? - спросил я. Джордж угрюмо кивнул. Таусуг здесь означает пираты.

Ронин.

Вертикальные, высотой в две тысячи футов утёсы острова Кадлао громоздились над заливом, огромные, снежно белые груды штормовых облаков ползли с юго-запада. Я находился на острове Палаван, на Филиппинах, сидел на песчаном пляже в Эль Нидо, опираясь спиной о кокосовую пальму и перечитывал «Одиссею».

Мой любимый эпизод из пятой книги «Одиссеи», где Одиссей наконец покидает Калипсо и уплывает на маленькой лодке. Через семнадцать дней плавания, ориентируясь по звёздам, он терпит крушение, в шторм его выбрасывает на скалистый берег. В конце концов он выбирается на берег в устье небольшой реки, измученный, голый, одинокий и разорённый. Он провёл в пути двадцать лет и уже далеко не юнец. Я восхищался как реалистично пишет Гомер. Так и хочется воскликнуть: - Да! Именно так и чувствуешь себя в подобных ситуациях. Ты попал в точку, мужик!

Одна часть моего мозга следовала эпической истории, другая восхищалась серыми утёсами, покрытыми зелёными джунглями окружающими Эль Нидо. Иногда по ночам можно увидеть мерцающий свет высоко на утёсах, это вооружённая охрана, стерегущая бесценные ласточкины гнёзда в пещерах. И опять вереница мыслей, расчёты, планы. В кассе оставались последние сто долларов, в самых разных валютах. Пришло время отправиться в Гонконг и найти работу. По слухам среди эмигрантов в Эль Нидо там не должно быть с этим проблем. У плана был лишь один недостаток — я не хотел идти на кого-то работать. С тех пор как покинул Дарвин, я работал лишь три недели в Дурбане, на ремонте лодок, и пару недель на Пхукете в Таиланде, делая то же самое. Нет, нужно придумать что-то поинтереснее. Идея провести следующие шесть месяцев ремонтируя чьи то лодки в данный момент не привлекала. Может быть позже, когда мне понадобится что-то для собственной лодки.

Я читал. Одиссей был способен взяться за плуг и проложить прямую борозду, но он никогда не искал работу. Он мог быть бедным, но никогда нищим, он оставался царём. Он вёл себя как проситель при дворе правителя, вежливый, подчинённый, скромный, но никогда не вымаливал милостыню и всегда вёл себя как царь, даже оставшись голым. Ему ни разу не приходилось искать работу, чтобы продолжить свой путь. Возможно это знак? Детали не важны, важен настрой.

Я посмотрел поверх книги на голубую воду залива. Кехаар

стоял на якоре в четверти мили, на фоне скал, как в рекламе туристического агентства. Юго западный муссон, которого я дожидался, набирал активность. Наше парусное вооружение было в приличном состоянии: паруса не дырявые, сломанных лат нет, две основные верёвки бегучего такелажа ещё крепкие, Кехаар был готов к переходу. У нас был рис, кофе в зёрнах, несколько пакетов лапши, немного рыбных консервов, сырой какао... Пол дюжины книг для чтения. Нет, мы не отправимся благоразумно в Гонконг, мне хотелось чего-то более захватывающего. Я хотел пойти в Японию.

Идея шопинг плавания в Японию владела моими мыслями не один год. Под «шопингом» я понимаю освобождение страны от того, что там считают мусором - «gomi» - гоми рейс. Кроме прочитанного в книгах и разных слухов, я мало что знал о Японии. Уже одно это притягивало меня, я хотел узнать о ней всё. Наше финансовое положение не имело значения, по всем меркам Япония дорогая страна, и сколько денег не возьми, всё равно не хватит. Придётся как то выживать. И работать в Японии, даже если это будет наёмный труд, будет интересно, намного интереснее чем в Гонконге.

Я закрыл Одиссею и зашагал босиком по песчаной аллее Эль Нидо. Мне нравился Эль Нидо. Я люблю места, где можно ходить босиком и никто не обращает внимания. Однажды я вернусь сюда. Обязательно вернусь и закажу в столовой рыбу в кокосовом молоке с горой риса.

Мой мозг продолжал думать. Прежде всего мы идём в Японию ради интереса а не для того чтобы работать полный рабочий день с первого же дня. Чтобы насладиться такой страной как Япония, нужно обдумать собственный имидж, как Одиссей. У меня рост шесть футов, четыре дюйма, длинные волосы и борода, дикий мужик с Борнео. Неплохо для начала. Кехаар сам по себе имеет шокирующий вид. Кого же мы будем изображать? Я посмотрелся в зеркало и увидел чокнутого бродягу на ржавой лодке. Но японцы утончённые натуры, они никогда не называют лопату лопатой. Посмотрел ещё раз в зеркало. Если не царь Итаки, то кто? Искатель, нищий дервиш, бездомный скиталец, кто знает, чего он хочет? Есть в японской культуре что-нибудь подобное, что-то романтичное в их традициях? Мы с Питером говорили об этом на Чагос, что-то там было связано с брендом кошачей еды «Самурай», или с самураями... - Ронины! Точно, нашёл! Ронины — суровые странствующие воины, порой искатели, порой жулики, бывшие самураи, независимые, без сюзерена и подданства. Безденежный ронин, которому неведома щепетильность, средневековый Крокодил Данди с бамбуковыми

палочками, в штанах хакама. Этот образ подходил идеально. Решено, буду играть ронина.

В небольшом магазинчике в Эль Нидо я купил мешок сушёных кальмаров, приправлять рис, гроздь спелых бананов, чтобы высушить их, три коробки рома, просто по случаю и отплыл, доить драконов и собирать их мусор.

В этом переходе был лишь один положительный момент — течение. Оно было попутным. Всё остальное было ужасно. Проливной дождь, после него морось, несколько часов передышки, жестокая встречная гроза и двухдневный ливень. Шквал следовал за шквалом, ветер налетал со всех сторон горизонта — юго западный муссон. Не было ни солнца, ни луны ни звёзд, чтобы определиться, где мы находимся. За последние четыре года на Кехааре мне впервые пришлось пользоваться компасом. На Пхукете Томас подарил мне прекрасный шведский компас марки «Сильва». У Кехаара нет кокпита, и его негде было смонтировать снаружи, поэтому я поставил его внутри каюты, на столе возле подсвечника. Так как корпус был стальной, его девиация составляла плюс-минус сорок градусов, в зависимости от направления, крена, как ни странно, времени суток. При движении на север девиация была +40 градусов, на запад -30, так что квадрант NW составлял 160 градусов а не 90. Возможно это звучит ужасно, но меня почти устраивало, я не забрасывал свою колдовскую навигацию: шум пролетающих военных самолётов указывал направление на американскую воздушную базу в Окинаве, далёкий смог над городом с миллионным населением Наха не мог перебить даже сильный дождь. Когда я пересёк судоходную линию, то шёл параллельно ей остаток дня, полагая что все эти суда идут в Японию. В основном шёл вслепую.

А дождь всё лил, лил и лил. Задача лодки держать воду снаружи, и стальной корпус хорош для этой цели, но в дождливую погоду вода просачивается внутрь. Брызговик над главным люком тёк сквозь подгнивающий брезент. Крышка переднего люка была сделана из железной бочки, которую я подобрал на Чагос. Родную крышку я потерял во время шквала в Африке. Теперь она проржавела насквозь и пропускала мелкие капли. В каюте всё было сырое. Спички зажигались с трудом, сушёные кальмары, которых я подвесил на нитке внутри, начали выделять жирные капли, падающие на пол, частично высушенные бананы покрылись плесенью и отправились за борт. Фотокопии карт, по которым я шёл, пропитались солёной водой, капавшей с меня и стали хрупкими, постель, впитавшая соль с моего тела, стала влажной. В иллюминаторе над штурманским столом открылась маленькая течь, стали портиться книги. На деревянных

поверхностях в каюте, которые я обработал в Африке местным маслом, вырос приличный слой серой плесени, да и с меня самого постоянно капала вода, как с Водяного – персонажа славянских сказок. Тысяча пятьсот миль плавания вслепую под дождём.

Я постоянно экспериментировал с Джереми, моим ветровым рулевым, улучшая и упрощая его. В последний раз я слишком упростил его и ослабил всю конструкцию. Во время шквала я перегрузил парус и триммер погнулся в сторону от вертикали. Я выпрямил его на палубе с помощью кувалды и нырнул в воду, чтобы установить его. Во время следующего шквала всё повторилось. После этого Джереми, четвёртой модификации, остался на палубе а я прокладывал курс в полный бейдевинд или чистый фордевинд, так чтобы Кехаар мог держаться на курсе сам, с закреплённым рулём.

Чистое небо для астронавигации появлялось редко, через толстый слой движущихся облаков мне удавалось взять высоту солнца в лучшем случае раз в два дня, что давало мне крайне ненадёжную линию положения, которую часто можно было интерпретировать очень широко. У меня были идеи по поводу порта прибытия в Японию, но мощное океанское течение Куросио относило меня на восток. Трижды я пытался войти в порт, дважды попадал в плотный туман и штиль и течение уносило меня в море. В третий раз я был всего в трёх милях от маяка и видел вечерние огни города вдоль всего горизонта, когда налетел ветер. Не зная насколько сильно раздует, я зарифил парус, направил нос от берега и залез в спальный мешок в ожидании развития событий. Куросио опять сыграло сыграло с нами свою злую шутку, когда шторм закончился, до ближайшей суши опять было шестьдесят миль.

Куросио означает — Чёрное Течение, оно тёмно синего цвета и намного теплее чем окружающее, бутылочно зелёного цвета, море. Зимними ночами, когда палуба была слишком холодной, чтобы ходить по ней, Куросио нагревало днищевую обшивку как обогреватель. Плавая в ноябре, а потом в феврале я поднимал деревянные слани и стоял босиком на днище, чтобы согреть ноги.

Куросио это не широкий прямой проспект, на космическом снимке оно выглядит как трансальпийское шоссе, полное изгибов и поворотов, как приток нижней Амазонки. Там где я шёл, ширина течения была пятьдесят миль, скорость от двух до пяти узлов. Более широкие участки движутся медленнее. Иногда большие завихрения полностью охватывают участок холодной воды, образуя водоворот диаметром сто, двести миль. Возле берега можно встретить быстрое противотечение в два, три узла.

Двумя годами позже я остановился на острове Миако и выпросил у береговой охраны карту Куросио. В переходе на Кюсю следуя по одному из рукавов течения, я проходил по 161 миль за сутки, руля вручную.

В Японии есть чётко определённый сезон дождей. В мае-июне на юге, растянутый до июля-августа в Японском море. Стационарный фронт стоит неподвижно и дождь безжалостно поливает одинокого моряка. Если планировать переход после дождей, попадёшь как раз на сезон тайфунов. С середины июня нужно быть уже в Японии, где каждая рыбацкая гавань, это укреплённое убежище от тайфунов. Японцы реагируют на тайфуны стоически, только пресса ударяется в панику. Предупреждение о тайфуне приходит заранее за несколько дней и рыбацкие суда остаются в гаванях. Аэропорты закрываются, межостровные паромы отменяются, скоростные поезда Хикари замедляют скорость, рыбаки заводят дополнительные швартовы. На этом всё, но масс медиа устраивают истерику, освещая его продвижение шаг за шагом, описывая его воздействие и пытаясь драматизировать ситуацию, в то время как на самом деле беспокоиться совершенно не о чем. Японцы живут настолько безопасно и скучно, что даже обычное атмосферное возмущение становится поводом для раздутого возбуждения. Обычно всё проходит без последствий, очень редко случается, что кто-то погибает или происходят сильные разрушения, как на Филиппинах или во Вьетнаме.

Свои самые первые два дня в Японии я провёл в спрятавшись в гавани Омаесаки, пережидая тайфун. Я приближался к Хонсю и всё было прекрасно, полная луна, летняя ночь, волшебная Фудзияма виднелась в просвете свинцового неба, оставалось тридцать миль до Симитсу у подножия Фудзи. С лёгким встречным ветром я прошёл длинную стену порта Омаесаки. Ко мне приблизились рыбаки, стараясь перекричать шум двигателя они выкрикивали: - Тайфун! Большой! Завтра! Исчерпав на этом словарный английский запас, они расплылись в широкой улыбке и поддали газу. Тайфун, это не шутки. Я повернул и проскользнул в Омаесаки. Молодой парень из береговой охраны стоял на причале, поджидая меня. Он был совсем не рад нам, и уже знал всё о Кехааре, у него было три листа текста на японском.

Береговая охрана, называемая здесь Японское Агентство Морской Безопасности, перехватила нас неделей раньше, недалеко от Овасе. Самолёт, вертолёт и минный тральщик. Наконец пять пять человек в шлемах, спасжилетах и тяжелых бутсах спросили разрешения пришвартоваться к моей лодке. С воздуха о нас доложили как о китайском контрабандистском

судне и они были удивлены, что я вовсе не китаец. Они всё сфотографировали, сняли на видео, заполнили бланки, зарисовали план Кехаара, измерили его рулеткой, я не преувеличиваю, они действительно это сделали, но они не проверили всё досконально. Изображая обыск на моей лодке, они не были заинтересованы что-либо найти. Молодой солдат на минуту остановил поиски, но его начальник подтолкнул его локтем, велев проверить книжные полки, которые сам только что проверил. Они открыли все ящики, но не открывали большие банки с продуктами, проверили книжные полки, но не поднимали слани и не заглядывали в труднодоступные места, где можно было спрятать контрабанду. Они не желали найти ничего, с чем им не хотелось бы иметь дела. Я впервые столкнулся с главным правилом японской жизни, главное — это форма, содержание не имеет значения. Они выглядели очень занятыми, но ничего не сделали. Они занесли все данные в компьютер и множество чиновников в портах приходили к нам с распечаткой информации. Они знали всё обо мне, я имею ввиду всё, что я сам рассказал о себе.

Однако люди на патрульных катерах не знали о нас ничего. Они бросались в погоню и брали нас на абордаж снова и снова, иногда сильно стукая лодку во время своих манёвров. Все рифы, скалы, посадки на мель, столкновения с бетонными причалами, беспечными рыбацкими судами и экстремальная погода не нанесли Кехаару столько физических увечий сколько эти представители японского имперского правительства в своём абсурдном стремлении взять на абордаж или отбуксировать мою лодку, чтобы убедиться в том, что всё в точности соответствует тому, что написано в их компьютерных распечатках.

Многие из них ничего не знали о парусных судах. Один патрульный катер прокричал в микрофон: - Следуйте за мной! - и помчался прямиком навстречу ветру в пятнадцать узлов. Я не стал возражать и принялся терпеливо лавировать под углом пятьдесят градусов относительно из курса. Кехаар не претендент на Кубок Америки и не идёт круто к ветру. Патрульный катер вернулся: - Неверное направление, следуйте за мной! - и снова умчался. Я добросовестно лёг на другой галс, под углом пятьдесят градусов к их курсу в другом направлении. Когда они снова вернулись, я показал им, что должен идти зигзагом. Их хватило на двадцать минут, наблюдать за нами, после чего они ушли.

Омаесаки не является таможенным портом, но тайфун, достаточная причина для того чтобы туда зайти. Береговая охрана нашла мне место в рыбацкой гавани, строго запретив

сходить на берег. Мне было всё равно, после недели плавания в районе с плотным судоходством я думал только о том, чтобы хорошо выспаться. Увидев как тщательно рыбаки крепят свои лодки, я достал из трюма самый большой трос, который возил про запас.

Утром на нас обрушился плотный ливень. Несколько случайных рыбаков в непромоканцах с недоверием наблюдали как я разделся на причале и с удовольствием мылся под дождём. Смыв соль, я снова забрался в спальный мешок и заснул. Периодически приходилось выбираться на палубу, поправить швартовы и кранцы. Самый сильный ветер задул с юго-востока, говорили было шестьдесят....семьдесят узлов. Три покрышки, защищавшие борт от бетонного причала жутко скрипели, резина рвалась в клочья. Одну покрышку полностью порвало за утро. Порывы ветра были ужасные, капли дождя били по телу, словно жалящие пчёлы, было трудно передвигаться по палубе. Я должен был признаться, что у меня нет такого якоря, который смог бы выдержать подобные условия, но неделей позже мне пришлось пережидать следующий тайфун «Питер» на своих якорях в порту Абуратсубо.

После обеда небо расчистилось, гора Фудзи приветливо улыбалась в голубом небе, ветер поменялся на северо-западный. Пришли из береговой охраны, сказать что официально тайфун уже прошёл, но попросили подождать до завтра, пока успокоится волнение. Я с удовольствием согласился. По правде говоря, пошарив по рыбацким мусорным контейнерам я обнаружил бухту троса диаметром в пол дюйма и был занят заменой такелажа. Трос был прочный, словно из нержавейки, хотя на нём были следы механического износа. Мой первый «гоми» успех.

Покрышки-кранцы, в том месте где тёрлись о борт, стёрли все ржавые пятна до белой краски. Я набрал ещё песочка на причале и оттёр с рубки большую часть пятен. Даже маленький ржавеющий участок может образовать большое пятно. Чаще всего ржавая палуба выглядит гораздо хуже, чем она есть на самом деле. После такой обработки мы стали выглядеть немного респектабельнее и были готовы к официальному въезду в Японию.

С умирающим ветром я прошёл последние тридцать миль до Симидзу. После того как мы продрейфовали двадцать четыре часа вокруг внешней якорной стоянки, береговая охрана решила, что мы представляем препятствие для навигации и предложила буксир. Они связались с местной парусной секцией и Окамура Сан, весёлый персонаж из яхт клуба, уже ждал нас на причале, с уже знакомой мне распечаткой в руках. Японские яхтсмены очень дружелюбны и всегда готовы помочь, но первым делом они

информируют власти, чтобы те осуществили все формальности.

Очередная толпа парней из береговой охраны с рулетками налетела на Кехаар, чтобы убедиться, что их коллеги из Овасе обмерили его правильно. С Окамура Сан мы отправились в иммиграционную службу. Дежурный офицер полистал книгу свода правил и спросил меня, сколько времени я намереваюсь пробыть в Японии. - Три месяца. - У Вас нет визы. - ухмыльнулся он. - 72 часа. Он шлёпнул штамп в мой паспорт. Из всех западных стран лишь австралийцам требуется предварительно полученная виза. Без визы мне разрешили лишь трёхдневное аварийное пребывание, без права продления. И всё, на этом дискуссия была окончена.

Я вышел из офиса ошеломлённый. Три дня! Я был не в состоянии выйти через три дня. У меня оставалось всего сорок пять долларов, совершенно не было припасов и надвигался сезон тайфунов.

У меня не было времени переварить этот удар, Окамура Сан повёл меня на таможню, в береговую охрану, к капитану порта. Я заполнял бессмысленные бланки, отвечая на вопросы,на некоторые из которых не было ответов. Происходили удивительные вещи, все хотели знать мой детальный маршрут по Японии. Мне хотелось крикнуть им всем, что они идиоты. Мне только что отказали во въезде в страну, а они спрашивают о деталях моего маршрута, включая точное время прибытия и убытия в каждый порт. Они понимали моё положение, но с каменной улыбкой на лице продолжали настаивать: - Здесь не иммиграционный офис, здесь таможня. Пожалуйста, напишите ваш детальный план в трёх экземплярах. Я был слишком шокирован процессом оформления и регистрации, чтобы понять тонкие намёки исходящие из их вопросов, слишком глуп, чтобы усвоить урок.

Вернувшись на борт, я сварил кружку кофе и сел на причале, закрыл глаза, забыв на мгновение о причале в Симидзу, о любопытствующих зеваках вокруг, смакуя горький вкус кофе. ...я до сих пор помню эту особенную кружку кофе.

Я открыл атлас на странице Тихого океана и понял, что забрался в глухой угол. Я был опустошён и морально не готов к большому переходу, мне нужно было задержаться в Японии на некоторое время. Если бы я остановился раньше, где то в районе Окинавы, то вовремя узнал бы о визе и смог бы зайти в Корею в Японское посольство, после чего спокойно идти в Японию. Теперь же я зашёл слишком далеко. Муссонные ветра, течение и тайфуны закрыли мне путь на юг. Вокруг, куда не глянешь, не слишком приветливые соседи: Россия, Китай, США (Гавайи и

Аляска), некуда податься. У меня не было иллюзий по поводу того, какой приём ждёт меня в России или в Штатах, заявись я туда таким, без денег, голодным и без визы. Нет, я должен был остаться здесь. Мне вдруг вспомнилось, как таможня и береговая охрана игнорировали запрет иммиграционной службы. В конце концов существует не единственный способ добиться желаемого, и у меня было три дня, чтобы выяснить как.

Окамура Сан обеспечил освещение моей персоны в средствах массовой информации. Утром три газеты и три разных телеканала одновременно прислали свои группы. Никто из них не говорил даже чуть чуть по английски и Джордж, парень средних лет, был за переводчика. Джордж японец, родившийся и выросший в Ванкувере, в Канаде. Говоря на двух языках, он отказался от постоянной работы, подрабатывал туристическим гидом, учителем английского, ремонтом и обслуживанием яхт своих знакомых. Я уважаю его стиль жизни, нелегко оставаться независимым в стране, где амбиции и общественное мнение толкают человека стать сотрудником Мицубиши или другой гигантской корпорации.

Джордж стал моим агентом по связям с общественностью. Интервью были скучными и монотонными: - Как вам понравилась Япония? - Я пока пробыл здесь меньше двадцати четырёх часов. - Какова цель вашего путешествия? - Нет никакой цели. - Случалось ли вам попасть в шторм? - Страдали ли вы от одиночества? Никакой фантазии, та же самая банальная рутина шесть раз подряд. Но, по мере того как процесс набирал ход, я заметил, что перевод Джорджа становился всё длиннее и цветистее, не смотря на то, что мои скупые ответы оставались всё теми же. К тому времени, как мы подошли к последним двум интервью, Джордж уже вёл регулярное «Крокодил Денди Шоу», я даже уловил термины «сентиментальное путешествие» и, да - «ронин».

В тот вечер одно из интервью было показано по местному каналу телевидения. Я был в гостях на соседней яхте, её хозяин из Симидзу подошёл к причалу набрать воды. Случайно высунувшись из каюты, я увидел толпу людей вокруг Кехаара, вызывающих меня. Все они пришли посмотреть на фрика иностранца на лодке. Японцы это любят, когда иностранцев изображают чудаками, это позволяет им чувствовать себя другими и особенными.

Все они принесли какие-нибудь подарки, они всегда это делают, когда посещают кого-то. В основном это была еда, мне стало интересно, что Джордж им наговорил во время интервью? Я был очень благодарен за подарки и мы, устроили праздник с яхтсменами соседями. В последующие дни в газетах

опубликовали статьи о нас с Кехааром. Мне перевели их и я не поверил, что это всё обо мне, это было очень забавно.

Окамура Сан и Джордж устроили мне откормочный тур по ресторанам и бистро, принадлежащих в основном бывшим яхтсменам-круизерам. Я прозондировал на них свои возможные планы. От Симидзу и далее это была чистая импровизация, у меня не было ни малейшего представления о том, куда я шёл. Поначалу японцев раздражала туманная неопределённость, они хотели получить точный маршрут, вплоть до момента когда я покину Японию. Я научился составлять длинные описания, заполняя все пустые графы в их бланках, и они были счастливы, и никому не было дела до того, что я не собираюсь их придерживаться. Между регионами очень мало кооперации и её почти совсем нет между различными государственными департаментами. Вы можете рассказывать каждый раз новую историю, я делал это на протяжении двух лет. Они распечатывали бланки для описания маршрута движения, я описывал его поминутно, но совершенно их не придерживался. Никто даже не возражал, что мои планы меняются в каждом порту, я даже не мог припомнить весь тот вздор, что писал в прошлом порту и сочинял новую историю каждый раз, и это работало. Форма соблюдалась, а содержание было не важно.

Трёхдневное разрешение уже почти заканчивалось. Джордж помог мне продать мои африканские барабаны и мечи и старинную бронзу из Минданао, у меня появилось немного наличных. Следующий пункт назначения определился сам собой. Очередной тайфун возник к востоку от Филиппин и был готов двинуться на Японию. Это давало мне устойчивый юго-восточный ветер, у меня было тридцать шесть часов для приятного плавания с попутным ветром, прежде чем он станет слишком сильным. Это предопределяло восточный курс. От яхтсменов я узнал, что выше по побережью, в девяноста милях, располагалась самая дорогая,самая эксклюзивная в Японии яхтенная гавань, Абуратсабо, место развлечений людей из Токио и Йокогамы. Японские яхтсмены даже в мыслях не могли пойти туда, если только не были приглашены кем то из членов местного клуба. Надвигался тайфун и на такой скандальной лодке как Кехаар я мог оказаться непрошеным гостем на их вечеринке.

Окамура Сан дал мне несколько карт, на которых я отметил все рыбацкие порты, в которых можно было укрыться по дороге, но я направлялся в Абуратсубо, находящийся на входе в Токийский залив.

В Японии, если вы хотите купить машину, то сначала должны доказать, что у вас есть место для её парковки. То же самое

правило применимо к яхтам, найти место для швартовки или хранения лодки, здесь самая большая головная боль для яхтсмена круизера. Рыбаки ревниво охраняют участки берега, которые считают своими, их организации имеют сильное политическое влияние и не пускают яхты в рыбацкие порты, построенные государством вдоль всего побережья. Яхт клубам приходится строить собственные гавани, как правило вдалеке от всего, и они, как правило, переполнены, не смотря на безумные цены. Яхтинг только для богатых, концепция нищеброда на лодке вроде Кехаара японцам не понятна, для них яхта, эквивалент больших денег.

По японски яхт клуб произносится как — йот ку-ра-бу, но их так никогда не называют, это либо Океанский Гоночный Клуб, Яхтенный порт, Клуб владельцев яхт либо марина. В Абуратсубо три таких организации, залив занят их причалами, у которых стоят яхты. Абуратсубо, естественное укрытие от тайфунов с двумя узкими заливами глубоко врезанными в окружающие холмы. Дно из чёрного вулканического песка и глубина в две, три сажени, обеспечивают отличную якорную стоянку. С двумя якорями Данфорта, один с носа, другой с кормы, можно без проблем переждать средний тайфун.

Единственный участок ровной земли, полоса вдоль северного берега, около ста ярдов шириной и примерно вдвое большей длинны, занят площадкой под яхты. Пространство там настолько ценно, что даже на трэвел лифт его не хватает. Большой модифицированный погрузчик подъезжает к краю причала, который является также общественной дорогой, и опускает вилы в воду. На них заводят лодку, погрузчик укладывает её на кильблок, после чего его отводят на постоянное место стоянки, как на автопарковку. Около двухсот яхт втиснуто на этот клочок плоской земли, обрамлённой крутыми холмами. Каждый раз для выхода в море лодку сбрасывают погрузчиком на воду, а по возвращении поднимают обратно на берег, не бесплатно конечно. Плата за стоянку в четыре тысячи долларов в год считается низкой и там нет свободных мест для других лодок. Все яхты однотипные, длинна в диапазоне 30...40 футов, Бенету, Жанну, Ямахи с плавниковыми килями или моторные лодки, которые выходят по воскресеньям на несколько часов, порыбачить в заливе Сагама.

Внешняя часть гавани принадлежит рыбакам. Во время тайфунов вся акватория за волноломами бывает сплошь заставлена стоящими борт к борту лодками, свободными остаются лишь канал для прохода и заросшие водорослями мели. Кехаар был направлен к самому краю мели, где встал на два

своих якоря и большой фишермен, занятый в марине.

В Японии все яхтсмены, это обеспеченные, успешные люди, с обширными связями и они, как правило, все знают друг друга. Попав в их круг, вы никогда не пропадёте, они будут передавать вас от порта к порту, как посылку. В Абуратсубо я встретил молодого весёлого шкипера с Хоккайдо, который много лет вёл бизнес с Россией. Он ходил на своём кече во Владивосток и довольно хорошо говорил по русски. Он убедил меня, что плавание в Россию возможно, но для этого мне нужно было приглашение от Российской Парусной Федерации и виза. Он устроил приглашение, которое должны были выслать на адрес его друга в Хакодате, а российскую визу я мог получить в Саппоро. И опять мой следующий этап определился в тот момент, когда мне это было нужно. Чем больше я смотрел на Японию, тем больше она мне нравилась, но мне нужна была виза. Были четыре японских посольства, до которых я мог добраться: в Корее, на Гуаме, Гавайях и во Владивостоке. Корея и Гуам находились против муссонных ветров и в зоне тайфунов, Гавайи далековато, чтобы идти туда с пустым трюмом, Владивосток лежал по ветру. Я мог получить приглашение в Хакодате и поробовать сделать визу в Саппоро, во время очередного трёхдневного захода куда-нибудь на Хоккайдо.

Тайфун «Питер» прошёл далеко к западу и, когда я вышел на Хоккайдо, ветер был благоприятный.

Урага Суидо, пролив, ведущий в Токийский залив, место где плотность судоходства одна из самых больших в мире. Приближаясь к нему ночью я видел судоходную линию, растянутую вдоль всего горизонта словно цепочку светлячков. Ночь была ясная и я насчитал 50...60 судов идущих из Токио в разных направлениях. Ожидая на краю этого постоянного потока судов, я чувствовал себя как деревенский кот, собравшийся пересечь оживлённую автостраду шириной в 12 миль. Суда, суда... они кругом, всех типов и размеров, плюс множество рыболовецких, работающих между ними. Население зоны Токио-Йокогама превышает население всей Австралии. А здесь не только Токио и Йокогама — Йокосука, Кавасаки, Тиба, Итиара, Кисарадзу — это всё большие города и порты единой застроенной зоны вокруг Токийского залива.

В два часа дня случилось затишье. Все суда исчезли, горизонт почернел, тумана не было. Кот бросился перебегать дорогу, но спустя пол часа собаки вернулись, на этот раз суда шли на север, в залив — красные, зелёные, белые огни вокруг, слишком близко, чтобы не нервничать. Я непрерывно пил кофе, заливая адреналин. В таком интенсивном движении есть своё преимущество, на

каждом мостике бдительно несут вахту, в то время как в открытом море капитан часто полагается на авторулевого и удачу. Один пакистанский шкипер как то признался мне, что на глубокой воде ночью даже не выставляет вахтенного и полностью вверяет судьбу воле Аллаха. Окамура Сан дал мне мощный фонарь, чтобы использовать его в качестве навигационного огня. Ещё Кехаар хорошо виден на экранах радаров и грузовые суда часто меняли курс намного раньше, чем я сам успевал повернуть.

Течению Куосио постоянно меняет траекторию. В этом году оно поворачивало на восток сразу за южной оконечностью Хонсью. Оно несло воды в Тихий океан со скоростью три...четыре узла. Я даже не думал сопротивляться, надеясь вдали от берега избежать туманов, судоходства и рыболовецких судов, но избежать запутанных течений и изнуряющих штилей мне не удалось. Летом, над северным Пасификом устанавливаются большие антициклоны, заглушая ветер. Между двумя тайфунами обычно всегда штиль, или почти штиль.

Минуя южную оконечность Хонсью, кроме того, что запутываешься в водоворотах течения,попадаешь в безлюдные просторы зелёных холодных вод высоких широт. После пересечения сороковой широты начинаешь чувствовать пальцами холодный воздух, даже в июле, в середине лета. Однажды утром я увидел собачью голову, с любопытством наблюдающую за мной из воды. Два тюленя приплыли навестить меня и провели весь день возле неподвижной в штиль лодки. На следующий год я проходил вдоль тех же берегов в середине мая, холмы Хонсью были покрыты снегом. Температура около трёх градусов, холод, морось и туман. Даже если пробивалось солнце, невозможно было замерить секстантом его высоту, горизонт скрывала дымка.

Дни напролёт я проводил латая тёплую одежду, которая осталась у меня со времён Тасмании: протёртые, с заплатками рабочие спецовки, купленные на распродаже армейских излишков штаны. Но я не мог найти ботинки, потом вспомнил, последнюю пару у меня украли во время остановки в Дар Эс Саламе. Жёлтый дождевик, я зажал, работая на рыбацких лодках в Новой Зеландии, ему было уже двадцать лет и он был уже каким угодно, но не водонепроницаемым. Полностью одетый я выглядел как нечто среднее между огородным пугалом и мельбурнским алкашом. Не хочу обидеть никого из них.

Перед входом в пролив Цугару я на два дня попал в штилевую зону, при этом через пролив идёт сильное восточное течение. Когда бриз наконец вернулся, я был уже слишком далеко на востоке, чтобы идти в Хакодате, поэтому пошёл на север, к побережью Хоккайдо. Летом плотный туман покрывает большую

часть восточной Японии, простираясь далеко в океан. Беззвучный, ползущий масса туман вовсе не производит мрачное впечатление, в этих водах я чувствовал спокойствие. Я всегда думал, что туман и облачность вызывают меланхолию, а солнце, это синоним радости. Но это не всегда так. Вызывающим самую большую меланхолию местом были острова Киримбас в Мозамбике, где солнца в избытке. Полная противоположность им, холод, морось и туманы северной Японии. Не смотря на монотонность пейзажа, есть какая то безмятежная красота в спокойном сером рассвете над водами Хоккайдо. Всё неподвижно, ничто не движется, в тишине слышно, как в тумане прерывисто дышат и бьют по воде хвостами кашалоты. Это целебное одиночество.

Люди часто спрашивают, страдаю ли я от одиночества. Ответ простой — нет. Здесь, в океане, никогда. В большом городе всё по другому — ты никогда не один, но одиночество может быть болезненным. Единственно когда я чувствовал себя действительно одиноким, это во время моего брака. В море никогда. После недели или десяти дней в море моё мироощущение полностью меняется, я становлюсь другим человеком. Перестаю быть целеустремлённым путешественником, идущим по морю из точки А в точку В. Я начинаю просто жить в море, цель — прибытие в пункт В становится совершенно не важной. Моя маленькая 33 футовая стальная коробочка превращается в самодостаточный мир, целью путешествия становится само путешествие. Я живу своей внутренней жизнью и, чем дольше длится переход, тем больше я доволен. Больше всего меняется чувство времени. У меня может уйти два-три часа на приготовление завтрака, при этом я сосредоточен, учитываю все мелочи, я делаю это и наслаждаюсь. Поджариваю и толку кофейные зёрна, пеку хлеб, пробуя новые рецепты, которые открыл во время своих странствий.

Сидя на руле во время попутного шторма, когда сломался ветрорулевой, я бросил взгляд на часы на переборке, прошло четыре или пять часов, хотя мне казалось, что прошло минут двадцать. Во время особенно длинных переходов, ближе к их окончанию, мне не хотелось останавливаться, я не хотел заходить в порт. Случалось не раз, что я намеренно проходил мимо пункта назначения, просто чтобы продлить плавание. На суше я социальное животное, я люблю танцевать, люблю женщин, компании людей. В море я люблю своё одиночество. Я подозреваю, что некоторые из моих самых странных переходов я совершил просто из желания подольше побыть одному в море. “Истинное спокойствие начинается в тысяче миль от ближайшей суши.” (Это Джозеф Конрад).

Первые два дня на суше после длительного перехода я пребываю в восхитительном состоянии души. Нежелание заходить в порт проходит и я в идеальном душевном равновесиии в мире со всем и со всеми, очень впечатлительный и энергичный. Иногда я чувствую и понимаю события прежде чем они случаются. Иногда очень сложные ситуации легко разрешаются сами, без всяких усилий с моей стороны. Как на Маурициусе, я прибыл туда после шести недель перехода из Дарвина. Меня пошатывало, голова кружилась от того, что под ногами неподвижная земля. Меня радовало всё, что я видел, я кайфовал от присутствия людей вокруг. Но предстояло урегулировать въездные формальности, а мой паспорт был девственно чистым и не было никаких документов из порта выхода, я вышел из Дарвина никому не сказав. Таможенный офицер в Порт Луи был молодой индиец в белой накрахмаленной рубашке. Он улыбнулся мне: - У Вас есть сертификат таможенной очистки из предыдущего порта, капитан? Я широко улыбнулся в ответ: - Нет. Его выражение лица не изменилось: - Да, но у Вас должен быть сертификат из последнего порта. - Да. Должен — эта идиотская улыбка не сходила с моего лица. Повисла длительная многозначительная пауза, мы смотрели друг на друга улыбаясь. Я не произнёс никаких извинений или объяснений, не было никаких обвинений с его стороны, только тишина и улыбки. Наконец он произнёс: -Да. Я вижу. Это было всё, что он сказал. Думаю он понял, что в моём странном состоянии меня ничто не могло тронуть и выписал мне въездной сертификат без лишних слов.

Стоял прекрасный ясный вечер, когда я вошёл в большой натуральный порт Мурорaн на Хоккайдо. Без карты я заблудился среди мигающих буев, снующих паромов и заходящих судов, поэтому пришвартовался к первому же разбитому причалу, до которого добрался. Никто меня не беспокоил, это было странно, не похоже на Японию, которую я знал до сих пор. Никто не ждёт на причале со стопкой распечатанных бессмысленных бланков, никто не бегает по палубе в подбитых гвоздями ботинках, детские лица не пугают арестом, если я посмею ступить на причал.

Утром я прошёл глубже в залив, проскользнув под кормовыми орудиями военного эсминца. Мой проход вызвал взрыв активности у них на палубе. Командующий офицер позднее сказал мне, что это их бдительный корабль сообщил властям о том, что в порт вошло «странное судно».

Я никогда не слышал про Мурорaн. Если бы слышал, то не стал бы заходить. Это индустриальный порт с нефтеперегонным, цементным и множеством больших сталеплавильных заводов.

Одно из металлургических предприятий закрылось из за экономического кризиса и это стоило Мурорану трети его населения. Люди стали уезжать и город выглядит заброшенным и приходящим в упадок. Но, в моём нынешнем настроении Мураран был самым подходящим местом.

Была суббота и все офисы закрылись на длинный уикенд. Иммиграционная служба не будет работать до вторника. Я обрадовался, что у меня будут дополнительные три дня сверх тех, что даёт шорпасс, который я выпишу во вторник, но, к моему удивлению, уже после обеда на лодку заявилась женщина в униформе иммиграционного офицера. Я в очередной раз выслушал сетования по поводу тупого иностранца, прибывшего без визы и сказал ей, что намереваюсь отправиться во Владивосток, чтобы получить её. Она сверила мои ответы с бланками в компьютере и начала первый раунд звонков по мобильному телефону. - Пожалуйста, пройдёмте в мой офис для проверки. Правительственное здание было безлюдно, я почувствовал, что речь идёт о чём то большем, чем рутинный трёхдневный шорпасс.

- Какой суммой денег вы располагаете? Я не был уверен, захотят ли они чтобы я их предъявил, поэтому лишь слегка преувеличил свои скудные ресурсы. Потом улыбнулся ей и сказал: - Я приехал в Японию не для того, чтобы преподавать английский, как это делают другие иностранцы. У меня есть недвижимость в Австралии, которую я сдаю в аренду. Она обеспечивает меня достаточными средствами для безбедной жизни на пенсии. Это была откровенная ложь, но достаточно правдоподобная, в Японии все яхтсмены богатые люди. Я заявил, что по профессии строитель и в моём возрасте было вполне реалистично иметь инвестиции в недвижимость.

После чего последовал детальный анализ моего фиктивного дохода, наличие у меня собственности она под сомнение не ставила – госслужащие всегда отличаются полным отсутствием воображения. Я сказал, что владею тремя домами, так и было записано. Японцы не врут так откровенно, но мне казалось, что её это ничуть не заботило. Японская пословица гласит: - Глупо видеть вещи такими, каковы они на самом деле.

Мы разобрали мои банковские кредиты, налоги, стоимость содержания, страховки... Столбцы цифр материализовались из воздуха. Я был изобретателен, но скромно реалистичен. Она сделала ещё несколько длинных звонков, получила множество факсов.

- Если бы Вам дали разрешение на пребывание в течении 90 дней, каков был бы Ваш маршрут в Японии? - передо мной

появились уже знакомые бланки. Я задержал дыхание и написал маршрут воображаемого тура по Японии. Она ознакомилась с ним. - Но это будет довольно дорого стоить! Я опять скромно улыбнулся: - У меня есть необходимые средства. - и это было правдой. И опять звонки, факсы, множество фотокопий. - Я могу дать Вам только трёхдневное разрешение для выхода на берег. - она протянула мне документ, официально подтверждающий, что мне не разрешён въезд в Японию. Я был разбит. Для чего тогда была вся эта возня? Я никогда не видел именно такого документа прежде. За ним последовал ещё один бланк, тоже мне незнакомый. В нём я подтверждал, что получил предыдущий документ.

- Вы можете обжаловать это решение Министру Юстиции. Я не заинтересован в юридических апелляциях и в борьбе с бюрократией и я сказал её, что пойду во Владивосток, чтобы получить там визу. Очередной бланк «Апелляция» появился передо мной. - Это же просто процедура. Пожалуйста, подпишите. Я колебался. А чёрт с ним! И подписал апелляцию.

Она взяла мой паспорт и поставила в нём печать, после чего торжественным голосом, с серьёзным лицом проинформировала меня, что Министр Юстиции в качестве главы имперской иммиграционной службы, принял мою апелляцию и даёт мне разрешение на пребывание в стране в течении 90 дней. В очередной раз была сохранена форма и полностью проигнорирована суть. Из офиса я удалился настолько быстро, насколько позволяли хорошие манеры. Добро пожаловать в Японию!

Япония.

Когда пишешь о чужой культуре, невозможно обойтись без иностранных слов для описания понятий и вещей не встречающихся в родном окружении. Чем более сложна и утончённа культура, тем больше требуется новых слов. С Мадагаскара я уехал с одним таким словом — фади. В мусульманской Африке лист стал длиннее — макути, рамадан, муэдзин, буи-буи, барадза. Пробыв несколько месяцев в Японии я начал составлять подобный список. Собрав две дюжины таких слов я остановился и сказал сам себе: - Стоп, парень, ты пишешь на английском а не на японском.

Некоторые японские выражения известны в английском языке: мисо, футон, суши, бонсаи, икебана, кимоно, сумо, оригами. Их суть может также быть легко описана английскими словами. Проблема лишь в том, что в японской культуре суть вещей никого не интересует. Мои японские друзья пришли в ужас, узнав что «сашими» переводится как — сырая рыба. - Но это же сырая рыба. - парировал я. - Нет, это не просто сырая рыба, это совсем другое.

Для японцев форма, это самое главное, сущность не так важна. Ни в одной другой культуре я не видел, чтобы честность осуждалась а лицемерие не только было терпимо а поощрялось и превозносилось. Японец предпочитает видеть другие грани реальности. Они не видят нарезанную сырую рыбу в сашими и чахлые деревья в бонсаи.

Это тонкий момент философии - взгляд на вещи. Всё что происходит, имеет столько толкований, сколько было очевидцев. Все эти разные объяснения кажутся здравыми и разумными заинтересованным лицам и полной бессмыслицей всем остальным. Они противоречат друг другу и при этом все кажутся верными. Вы когда-нибудь пробовали объяснить своей ревнивой супруге как случилось так, что ваш автомобиль опять сломался у дома именно этой барышни? В третий раз подряд! Вы понимаете о чём я? Есть как минимум три точки зрения на это: моя, моей жены и женщины из этого дома, и все различные.

Все мы живём в разных, изолированных мирах и всё видим со своей, отличной от всех других, точки зрения. Единственная точка соприкосновения между нашими личными вселенными, это те события, которые мы наблюдаем, но мы не можем сойтись во мнении, что они означают. Именно наш индивидуальный мир и делает из нас отдельных индивидуумов, и это очень сбивает с толку, если всё принимать всерьёз, ведь это означает что общение

становится практически невозможным. Признав же сей факт, вы начнёте получать удовольствие от большей терпимости в жизни, станете меньше говорить и ожидать меньше результатов от ваших разговоров. Вы не станете изо всех сил пытаться понять что означают тонкие намёки вашей подруги. Вместо этого вы будете больше смеяться.

Однако, оставим всю эту запутанную метафизику. Ни один человек не живёт в вакууме и все мы общаемся на определённом уровне. Язык является средством этого взаимодействия. Японский очень заинтересовал меня и я рьяно принялся за его изучение.

Как и всё, что касается Японии, их язык двусмысленный. Он простой и в то же время сложный. Японцы намеренно оставляют много недосказанного, их речь расплывчата и неточна, полна неясных намёков.

В японском есть несколько уровней речи. Существует простая, вежливая и формальная формы речи, есть речь женская, есть мужская и, что самое главное, речь для своих и чужих. Как приезжий иностранец вы столкнётесь с вежливой формой, предназначенной для посторонних. Она очень стандартизована, с набором фраз и ответов для самых общих ситуаций. С самого начала вы можете начинать разделять фразы имеющие смысл от этих вежливых оборотов. Японцы привыкли в разговоре оставлять многое недосказанным, поэтому ваш плохой японский поймут. Простая, неформальная речь используется среди друзей или среди равных. Она лишена многих грамматических ловушек. Простая речь красочна, цветаста, полна острых сравнений и двусмысленностей. Если вы будете приняты в какую либо группу, например на работе, то будете использовать местный сленг или жаргон. Слова, сплошные намёки. Если только вы точно не знаете, к чему относятся все эти «он, это, тот, там» вы не поймёте о чём они говорят. Это может быть настолько затруднительным, что порой даже свои, которые как предполагается в курсе всех внутренних отношений, часто имеют лишь смутное представление о чём говорит их собеседник. При инструктаже на рабочем месте это может быть кошмаром.

Японская письменность это определённо полный кошмар. Первые иезуитские миссионеры поверили, что японскую письменность придумал дьявол, чтобы остановить распространение евангелия. Современное мнение о ней лишь чуть более утончённо. Японская письменность это смесь китайских иероглифов (кандзи) и местных слоговых символов (кана). Каждый китайский иероглиф используемый в японском имеет два или больше различных значений. Одно, это перевод на японский оригинального китайского значения. Другое — примерное

китайское произношение иероглифа ассоциированное с японским словом, которое звучит похоже. К тому же есть ещё тот факт, что в китайском существует множество диалектов, которые практически являются самостоятельными языками, которые используют ту же письменность, а китайские учёные, впервые внедрившие письменность в Японии, были из различных провинций Китая и говорили на различных диалектах. Все их различные произношения были скопированы японцами, поэтому некоторые общеупотребительные иероглифы имеют до десяти различных вариантов чтения. Стандартный словарь содержит до 15000 иероглифов кандзи.

Реформа 1946 года упростила систему до 1850 символов предлагаемых для повседневного использования и обязательных для школьной программы. В реальности их используется более 4500. Когда я работал затейником в ночном клубе, забавы с иероглифами были моим любимым времяпровождением. Клиенты учили меня кандзи, которыми я интересовался. Частенько до полудюжины человек пытались вспомнить самые малоупотребительные иероглифы о которых я спрашивал. Каждый подсказывал то, что помнил со школы.

Большинство иероглифов составные, несколько простых символов объединяются, образуя новый. Изображение свиньи под крышей означает «семья» или «дом». Женщина под крышей,это «мир» или «дёшево». Вода, плюс движение, плюс луна, дают вам «прилив» или «течение». К сожалению, большинство иероглифов менее понятны и их не так просто расшифровать.

Но кандзи, это только половина истории. Вторая её часть — кана. 47 слогов используются для написания слогов, частиц и грамматических окончаний, которые не встречаются в китайском. Весь язык может быть написан только символами кана, совсем без использования кандзи. Есть два различных сета символов кана: хирагана и катагана. Существуют строгие правила, когда какой из них использовать.

Японская письменность, состоящая из кана и кандзи записывается колоннами сверху вниз, колонны следуют справа налево. При написании по горизонтали текст может идти в любом направлении, как слева направо, так и справа налево. Газеты и книги читаются с последней страницы, как арабские или еврейские. Не ожидайте, что молодёжь здесь много читает. Официально носитель языка для того чтобы читать на собственном языке должен иметь законченное среднее образование. Многие образованные японцы признают, что испытывают проблемы с письмом. Единственная литература которую здесь все читают, это «манга» - комиксы, простые,

жестокие, бессмысленные. В них используется рудиментарный язык написанный Кана и интеллектуальный уровень «пачинко», популярных игровых машин. Половина манга это примитивное порно.

Возможно именно трудности письменности способствовали успеху электронных коммуникаций в Японии. Телефон, основное средство общения. Люди редко дают кому то свой почтовый адрес но всегда обмениваются номерами мобильных телефонов. Во внешне ультравежливой Японии это отвратительное изобретение раскрывает грубое высокомерие людей. К примеру, заходят к вам люди, вы приглашаете их в дом, угощаете кофе, а они проводят большую часть времени отвечая на телефонные звонки. Это один из примеров японской дихотомии — контраст между до смешного вежливыми частными манерами и публичной грубостью. Японцы гордятся своим крестьянским происхождением и пытаются воскресить его дух демонстрируя дурные манеры: щупают женщин в переполненных поездах, мочатся на улице, громко рыгают после двух бокалов пива...

Их посещения лодки, это часть такого публичного поведения. Японцы воспринимают свои яхты как воскресное развлечение, а не как дом. Меня раздражали все эти люди, топающие своими ботинками по моей каюте, которым я был вынужден каждый раз объяснять, что это мой дом и чтобы они снимали свои чёртовы ботинки. Интересно что женщины часто снимали обувь без просьб. В японских домах немыслимо, чтобы кто то попытался войти внутрь не сняв обувь. Её оставляют перед входной дверью, и хозяйка дома разворачивает её носками наружу, чтобы выходя было удобно обуваться.

Японские дома защищают от непогоды, но не позволяют уединиться. Тонкие стены, ещё более тонкие сдвижные двери, близкие соседи, нет физического чувства уединения. Японцы создают себе уединение запираясь внутри себя за маской вежливости на неподвижном лице.

Самая большая угроза домам исходит от землетрясений и следующих за ними пожаров. За свою долгую историю каждая из деревень сгорала дотла множество раз в результате землетрясений. Огонь начинался от разбитых очагов и перевёрнутых масляных ламп. Тяжёлая каменная кладка во время землетрясения представляет большую опасность, убивая людей обломками. В Японии это не популярный строительный материал. Большинство частных домов в Японии это двухэтажные деревянные, очень лёгкие, каркасные дома. Каркасы тщательно соединены в шип, чтобы противостоять тайфунам. Сегодня все шипы и врезки изготавливаются на фабриках, каркас быстро

собирается на месте.

Двери, окна, двери шкафов и вещевых ящиков всегда делают сдвижными для экономии пространства, там нет шарнирных дверей. На севере на окнах ставят четыре защитных слоя: штормовые ставни, два слоя стекла и внутренние шторы. Все четыре сдвигаются в сторону.

Некоторые внутренние стены в доме образуются «сёдзи», лёгкими сдвижными панелями из тонкой рисовой бумаги, наклеенной на лёгкую деревянную решётку. Сдвигая в сторону сёдзи можно объединить две небольшие комнаты в одно большое пространство, закрывая их, образуется перегородка и две комнаты.

Отдельные комнаты не имеют специального назначения. На ночь из встроенных в стену шкафов достают несколько матрасов футонов. Там нет кроватей. Футоны расстилают на полу и получается спальная комната, на столько постелей, сколько есть футонов.

Единственной мебелью может быть угловая подставка под телевизор, в противном случае комната абсолютно пустая. Полы покрыты татами, жёсткими, плотного плетения, соломенными матрасами два...три дюйма толщиной, покрытыми тонкими тростниковыми ковриками. Изначально они использовались как матрасы для постели и изготавливаются всегда одного размера — шесть на три фута. Сшитые вместе они покрывают полы от стены до стены и комнаты проектируются в размерах кратных татами. Может быть комната на четыре татами или восемь татами. Для описания своей лодки я тоже начал применять татами. Когда сухопутному жителю, лишённому всякого воображения, говоришь, что лодка имеет длину 32 фута по палубе, ему это ни о чём не говорит. Если же сказать, что это девять татами, он может быть посмеётся над тем, как неуклюже вы говорите на его языке, но будет иметь грубое представление. К тому же Кехаар больше похож на плавучий сарай в девять татами, чем на 32 футовую яхту.

В главной комнате дома один из углов образует альков - «токонома». Там на стенах висят каллиграфические свитки, старинные фамильные ценности или хозяйские трофеи. Там же может стоять телевизор на низкой подставке.

Говорят, что современная Япония очень быстро меняется, но мне было интересно, насколько глубоки эти изменения. Вещи меняются, но суть остаётся прежней. В глубине привычки и обычаи остаются прежними. Внешние признаки подвергаются лишь периодическим изменениям. Всё что было написано о Японии несколько веков назад верно и сейчас. Марко Поло 750

лет назад описывал Японию: «...это земля таких неисчислимых богатств, что любая попытка оценить её превзойдёт все границы чудес». Подходящая гипербола. Япония всегда была густонаселённой. Когда четыреста лет назад, Англия при Елизавете имела население возможно около трёх миллионов, в Японии было тридцать миллионов, учтённых надлежащей переписью. Ни природные, ни организованные людьми катаклизмы не оказывали большого влияния на численность населения. Сегодня сто тридцать миллионов живут сгрудившись на кромке побережья и в узких долинах рек.

Элизабет Бёрд совершила путешествие по суше от Токио до Хоккайдо всего через несколько лет после того, как Япония стала открытой для иностранцев, в начале девятнадцатого века. Её рассказы очень пристрастны и пропитаны расовым высокомерием, но описания сельской местности совершенно актуальны и сегодня в Ямагути Кэн или Северном Хонсью. Единственное различие, это автомобили, хорошие дороги и всеобщее процветание.

Раздражающее внимание оказываемое яхтам властями, это ещё одна старинная традиция. К иностранным судам здесь всегда относились с подозрением, с тех самых пор когда португальцы начали торговлю в Нагасаки в 16 веке. Передвижение судов всегда строго контролировалось, разрешения для схода на берег выдавались неохотно и со многими ограничениями. На протяжении трёхсот лет, во времена сёгуната Токугава, Япония была «сакоку» - закрытой страной, все контакты с внешним миром были запрещены. Сто лет назад американский флот принудил открыть границы, но по многим аспектам Япония до сих пор остаётся «сакоку». Иммиграция практически равна нулю. Даже иммигранты в четвёртом поколении не получают полного гражданства. Единственные иностранцы, которым предоставляется временный вид на жительство, эксперты в промышленности и некоторое количество выпускников колледжей, преподающих английский.

Японцы много путешествуют, но что они могут увидеть? Отпуска больше десяти дней не бывают, поэтому они едут на неделю в дружественную, безопасную страну, живут в принадлежащем японцу роскошном отеле, ездят на тщательно отобранные экскурсии, едят японскую пищу. Их представления о внешнем мире шокирующе наивны и однобоки, я бы даже сказал примитивны, так же как это и было в прошлом. Телевидение нисколько не расширяет эти представления. Всё что касается иностранной культуры показывается под углом: - Посмотрите на этих ненормальных иностранцев и радуйтесь, что являетесь культурными японцами. Это сильно смахивает на расизм. Я бы

мог продолжать, продолжать и продолжать...

Общество основано на формальных социальных взаимодействиях, установленных в рамках жестких правил. Встречая нового человека вы всегда выясняете взаимное положение. Возраст имеет первостепенное значение и почти никогда не встречаются два человека, которые считают себя равными по статусу. Таким образом близкие отношения исключаются -только холодные, вежливые, формальные.

Моё знакомство с тем, как всё делается в Японии, началось с Тоши и Ёши, яхтсменов с Хоккайдо. От них я узнал, что прежде чем вы что-то начнёте делать в Японии, вам необходимо заиметь друзей. Если имеешь правильных друзей, всё возможно. Тоши-сан, молодой булочник из маленького городка на Хоккайдо. Маленького роста, жилистый парень около сорока лет, выглядел бы как безупречный яхтсмен, респектабельный и серьёзный, если бы не озорной блеск в глазах. Получив диплом инженера он присоединился к отцовскому хлебопекарному бизнесу. У них солидный правительственный контракт на поставку обедов для учеников средних школ. Он встаёт в час ночи, чтобы пополнить запасы пекарни. Его рабочий день заканчивается в первой половине утра, но ему редко выпадает шанс поспать. Когда усталость накапливается, у него появляются большие мешки под глазами и походка становится похожей на пингвинью, как у Чарли Чаплина. Как все японские яхтсмены он начал ходить на динги, потом на лодке побольше, потом на небольших оффшорных гоночных яхтах. Однажды он выиграл гонку из России до Хоккайдо. Два года назад он женился на Ёши, обаятельной молодой леди, которая тоже увлекается парусом и была даже чемпионом колледжа, не помню в каком классе. Сейчас они купили большую лодку, 45 футовый кеч. Он стоял в Осаке, в тысяче милях. В Японии найти команду для трёхнедельного круиза не так легко, у работников здесь выходные бывают не более одного дня за раз, чтобы отоспаться. Длительность ежегодного отпуска зависит от того, насколько долго вы работаете в компании. За каждый год работы в фирме добавляется дополнительный день к отпуску. Однако вы не можете взять весь отпуск сразу, взять даже две недели может быть проблемой. Яхтинг в Японии ограничивается в основном воскресными гонками или выходами с ночёвкой в уикенд. Поэтому, когда японскому шкиперу нужна команда на три недели, он берёт того, кого сможет найти. Тоши Сан попросил меня пойти с ними. Кехаар поставили в марину. Шкипер, через своих друзей сделал так, что отцы города Мууроран оплатили мне стоянку, как гостю города. Правда он не сказал им, что я взял

билет на самолёт до Осаки.

Четвёртым членом команды был старый друг шкипера, безработный фотограф - в Японии это означает, практически бомж. У него был «очень ограниченный парусный опыт». Хотя Тоши сказал, что это сильно преувеличено. Он вообще не имел никакого опыта и будучи худосочным, физически не мог справиться с непослушным рулевым колесом, если ветер крепчал чуть сильнее бриза.

Брокер, продавший яхту, встретил нас в аэропорту. Этот человек был слишком богат, чтобы беспокоиться о брокерском вознаграждении и занимался этим в качестве хобби. Он заботился о нас во всём, пока мы не были готовы отдать швартовы и ему удалось скрыть все дефекты старой лодки, пока мы не вышли в море.

Пока мы готовили лодку к плаванию в Нисиномия Марине, я всё время поглядывал на соседний понтон, на невысокого плотного мужчину, работающего в кокпите своей лодки. Я был слишком далеко, чтобы хорошо разглядеть его, но, даже на расстоянии чувствовалась его харизма, его жизненная энергия, его «ки». Незаурядный мужик — подумал я, опять бросая взгляд в его сторону. Казалось, никто на него не обращает внимания. Когда же он закрыл люки и ушёл домой, Ёши повернулась ко мне:
- Это был Хори Сан. Кеничи Хори.

Вдаваться в объяснения не было надобности. Кеничи Хори был одним из героев моего детства. В начале шестидесятых он построил маленькую фанерную лодку и в возрасте 22 лет в одиночку перешёл на ней в Сан Франциско. Без опыта океанских плаваний, без разрешения, без паспорта. Это было первое из его поразительных плаваний. В мае 1974 он закончил девятимесячную кругосветку, пройдя на самом маленьком судне вокруг мыса Горн. На протяжении четырёх лет он пытался совершить «Вертикальную» кругосветку, через полярные области. Он пересекал Тихий океан, от Америки до Японии, на странных лодках. В1985 из Эквадора, на маленькой лодке приводимой в действие солнечными панелями, в 1989 на крохотном, 9-футовом шлюпе, в 1992 на хай-тек лодке с педальным приводом. Для японцев он является первым и величайшим яхтсменом, как Табарли для французов. Хори Санне авантюрист, все путешествия тщательно подготавливает. Его 9-футовая Русалка выставлена в Нисиномия Марине в бассейне. Это запечатанное алюминиевое яйцо с самолётными иллюминаторами. Киль с балластным бульбом наклонен вперёд, короткий бушприт и два аутригера на корме удерживают 25 футовую мачту с единственным парусом на закрутке. Руль управляется изнутри, через водонепроницаемую

муфту. Плавание заняло четыре или пять месяцев и в конце Хори попал в тайфун у берегов Кюсю. Должно быть это адское испытание, сидеть в этой скорлупе месяцами, но оценивая объективно, этот кораблик более мореходен, чем многие из пластиковых лодок, что каждый год выходят в море.

В известном смысле я был рад, что встретил своего кумира именно так, без единого шанса перемолвиться словом. Что я мог ему сказать? Несколько банальных слов, которые он уже слышал тысячи раз? Он очень повлиял на моё отношение к парусу и подарил замечательные переживания в марине Нисиномия, за что я ему благодарен.

Тоши Сан разработал детальный план нашего путешествия, девять остановок в пути, с датами и временем прибытия и отхода, словно это были военные учения. Он раздал его копии каждому члену экипажа и нарушил план в первое же утро. Мы вышли на день позже, в пятницу. Я предупредил его, что выходить в пятницу, к неудаче, но он только смеялся. И начали мы с переименования яхты. Ещё одна плохая примета.

Мы вышли в залив Осака под мотором, в густой туман и полный штиль, празднуя новое название лодки - «Атиу», Море на языке айнов. Двигатель заглох около полудня. Перегрелся и заклинил, намертво. Началась паника. Нужно вызывать спасателей? Японцы не привыкли сами разбираться с аварийными ситуациями. Если что-то случилось, они не думают о якоре, парусах, о решении проблемы. Они просто достают мобильный телефон и начинают лихорадочно вызывать помощь. И лишь полное отсутствие надежды, что она придёт, может заставить их самих идти в порт. Они большие мастера маневрирования в узкостях. Тоши способен зайти и выйти из самых сложных мест, когда припрёт, но он предпочитает позвонить друзьям и попросить отбуксировать его.

Туман стал подниматься, подул лёгкий бриз. Мы подняли паруса и потихоньку пошли обратно. При первом же повороте грота гик бросил шкипера на входную дверь рубки и её сорвало с петель. На втором повороте сорвало крышку люка над салоном. Пятница издевалась над нами. В Японии не на многих яхтах имеется УКВ рация, средством связи с берегом является мобильный телефон. Тоши принялся звонить друзьям и вскоре нашёл небольшую яхтенную гавань неподалёку. Мы пошли в небольшую бухту Шимоцу в префектуре Вакаяма.

Мотору вынесли окончательный вердикт: ему требуется сервис.... похоронный. Ночь простояли пришвартовавшись бортом к другой лодке. Японцы не любят ремонтировать и обслуживать свои игрушки, будь то автомобили или яхты. Не имея никакого

опыта импровизации они бесконечно откладывают ремонт или доверяют его кому то другому, хотя мойке и чистке уделяют большое внимание. В супермаркете в Осаке мы накупили полную телегу товаров, но лишь малая их часть были продукты. В основном это были чистящие и моющие средства. Три человека экипажа истратили бак воды на тысячу литров за четыре дня. За это же время они сожгли двигатели электрических насосов в душе и кормовом гальюне.

Шимоцу, моя любимая рыбацкая деревня. Лента асфальта тянется вдоль извилистой береговой линии. Там совсем нет ровной земли, дома карабкаются вверх по крутым склонам. Серо-коричневые черепичные крыши затейливых форм. Улицы едва достаточной ширины для проезда крохотных моторизованных повозок, которые в Японии считаются автомобилями. Узкие извилистые улицы, это не анахронизм, это чистая необходимость там, где люди сгрудились чуть не на головах у друг друга.

Вышли на следующее утро. Вскоре встал генератор. Плавающий в море пластиковый мусор забил систему охлаждения. Без электричества у нас не стало ни холодильника, ни автопилота, ни якорной лебёдки. Аккумуляторы мы берегли для GPS и подсветки компаса ночью. Без автопилота только двое из нас были способны управлять лодкой в свежий ветер: шкипер и я. Плавание превратилось в сон-рулёжку-сон. Через два дня после выхода из Шимоцу нержавеющий болт крепления гика сломался. Гик и погон грота начали отваливаться от мачты. Настроение на борту упало до похоронного уровня. Я закрепил гик куском старой верёвки.

Мы зашли в защищённый залив Симода и встали на якорь на глубине четырёх саженей, илистое дно. Шкипер был опытным яхтсменом, но он впервые использовал якорь, он даже никогда не слышал о соотношении глубины и длины якорного каната. В Японии яхты строят без носового якорного ролика и битенга, они никогда не стоят на якоре, всегда используют мурингии или привязываются к чему то на суше. Единственный якорь на борту, крохотный имитатор данфорта, можно было использовать в качестве верпа но никак «для предотвращения нежелательного движения судна».

Такой подход очень удивляет, так как каботажные пароходы мастерски пользуются якорями. Небольшие танкеры и сухогрузы, перевозящие товары вдоль побережья Японии, никогда не пользуются буксирами при швартовке и разворотах в ограниченном пространстве. Я видел сухогрузы разворачивавшиеся на акватории всего на несколько футов шире, чем длинна судна, без подруливающего устройства, без буксира и

без внешней помощи. Судно, подходящее к причалу, бросает якорь и разворачивается используя тягу винта. Матросы подают на берег верёвки. Верёвками вытягивают швартовые канаты и судно подтягивают к стенке. Якорь используется для разворота судна и при отходе. Я видел как этот манёвр выполняла команда из трёх человек на пятисоттонном танкере. Капитан на мостике у штурвала, два пожилых матроса управляли лебёдками, один на носу, другой на корме. На выходные суда швартуются друг к другу бортами, кормой к причалу, в рядок, словно это такси, а не большие грузовые пароходы. С кормы спускаются трапы, команда выкатывает свои велосипеды и разъезжается по домам, к семьям. Посмотрев на это, я тоже стал использовать якорь при подходе к причалу, как это делают пароходы. Швартовка сразу стала выглядеть более культурной и достойной, я выходил на причал со швартовым, вместо того, чтобы думать, как остановить лодку не врезавшись в стенку.

На нашем пластиковом динги на Атуи не хватало одной пробки дренажного отверстия, вместо неё подошла пробка от шампанского. Двухсильный подвесной мотор не подавал признаков жизни. Пластиковые вёсла сломались пополам, как только мы отвязали их от креплений на палубе. Мы все смеялись, словно в комедийном шоу. За 22 года жизни Атуи использовалась только для переходов от марины к марине во внутреннем море. Это было её первое серьёзное плавание. Всё, что мы трогали руками, сразу ломалось. Но шкипер Тоши неунывал. У него был четырёхнедельный отдых от пекарни и он вёл лодку домой. До тех пор, пока корпус в порядке, мы продолжаем плавание.

На следующий день нас отбуксировали в рыбацкий порт и пришвартовали к понтону, примерно за шестьдесят долларов в день. Нашими соседями были четыре яхты Бенету, которые никогда, никуда не выходили. Хозяева использовали их как не очень комфортное, но романтичное жильё для семей богатых друзей во время уикенда. Они приехали в субботу, перевезли на борт кучу барахла и провели день за выпивкой сидя в кокпите. Дети рыбачили на носу. Ночью их донимали комары, а в воскресенье они помыли всю лодку и отправились домой.

В Симода мы провели четыре или пять дней, в ожидании, когда тайфун решит, в каком направлении ему ударить. Дважды в день Ёши прилипала ухом к радио, записывая метео прогноз а потом рисовала метеокарту северо-западного Пасифика на предварительно напечатанных бланках. Японцы хорошо разбираются в метеокартах. Они не только могут нарисовать их используя поток цифр из метеопрогноза, но и интерпретировать их. Средний западный яхтсмен, посмотрит на эту путаницу

депрессий, изобар и фронтов и вероятно решит: - Вроде всё нормально — или — По моему немного запутано. Японец же объяснит, что происходит и что, скорее всего произойдёт завтра. Я был впечатлён.

Симода, старый город на юге полуострова Идзу. Он очень популярен у девушек из офисов Токио. Мне нравилось сидеть на скамейке в парке и наблюдать, как они пытаются хорошо провести время. Таблички на набережных Симоды предупреждают о цунами, приливных волнах возникающих в результате землетрясений. Их высота три - четыре метра и судам в море они не опасны. Когда приходит оповещение о цунами, суда обычно уходят подальше от берега. Волна становится опасной только в непосредственной близости от земли. Проходя мелкие глубины, заливы и устья рек она превращается в водяную стену, сметающую всё на своём пути. Храм в Камакура, в котором находится знаменитая гигантская бронзовая статуя Будды, был унесён цунами, а массивная статуя осталась. Все рыбацкие порты обнесены бетонными стенами для защиты от цунами. Подъездные пути к порту могут закрываться стальными воротами и ставнями. Инвестиции в эти инфраструктуры поражают.

В Симода, на следующий переход до Онахама, к команде присоединился младший брат шкипера. Добродушный парень, характером полная противоположность Тоши: уверенный, там где тот начинал метаться, застенчивый, когда шкипер становился нахальным. Получив диплом инженера он уехал в Америку, где проектировал и строил водяные горки для парков развлечений. Проведя два года в Канаде и США он совершенно не говорил по английски. Немножко понимал, но не делал никаких усилий, чтобы научиться говорить. Работая в японской компании, живя с японцами, ему совсем не нужен был английский в Америке. Приезжая в отпуск в Токио, он познакомился с яхтсменами и стал членом гоночной команды базирующейся в Абурацубо. Через друзей он организовал приглашение на стоянку на муринге в этой эксклюзивной гавани.

Мы прибыли туда в субботу вечером и гоночная команда тепло приняла нас. Полуостров Мисаки, к югу от Токио, славится своими суши и нас повезли на ужин в суши-бар. Суши, это комочек клейкого риса сверху которого уложен тонкий ломтик сырого морепродукта, кальмар, рыба, гребешок, осьминог, икра. Иногда их оборачивают тонким, как бумага, листом сушёных прессованных водорослей. Примерно так вам переведут слово «суши», но это совершенно неадекватное описание, потому что суши, это вершина японской кулинарии.

Гонщики арендовали небольшой домик над самым портом и

всей толпой завалились туда после ужина. Было много о чем рассказать друг другу, множество новостей, слухов, историй, много рома и саке. Все сидели или лежали на полу, на татами, так как комната была пуста, в ней ничего не было, кроме телевизора, но никто не обращал на это внимания. Забавно было слушать как беседуют японские яхтсмены. Многие морские термины заимствованы из английского. И парни, которые с трудом могут произнести «Good morning», обильно сдабривали свой японский словечками типа: «sagging forestay», «whisker pole», «wheather helm» - английскими терминами, настолько специализированными, что могли бы ввести в замешательство и носителя английского языка. В полночь все вдруг разом угомонились. Из стенных ниш достали футоны, мы расположились на полу, как сардины в банке, и провалились в сон.

В воскресенье утром владельцы яхт из Токио и Йокогамы приехали в Абурацубо, спустили свои игрушки на воду, отошли под мотором на несколько сотен ярдов к выходу из бухты и встали на весь день. Ели, выпивали, пытались рыбачить. Было слишком ветрено, чтобы выходить наружу в залив. Вся гавань была заполнена лодками, которые никуда не шли. Из за аномальной переполненности приключилась большая толкучка, едва удавалось избежать столкновений, запутывались винты, перепутывались швартовы — Вавилон некомпетентности. Мы на Атуи занимались ремонтом, подгоняли фитинги подаренные нам гоночной командой. На соседнем муринге помогли распутать винт и взамен вечером нас отбуксировали из залива.

Сангарский пролив отделяет Хоккайдо от Хонсью. У моряков он стоит в ряду с другими знаменитыми проливами высоких широт, такими как Ла Манш, Бассов пролив и пролив Кука. О условиях навигации в Сангарском проливе можно сказать только две хорошие вещи: он глубокий по всей ширине и свободен ото льда круглый год. Он несёт воду из Японского моря в Тихий океан, восточное течение в центре пролива достигает скорости трёх-пяти узлов. Приливы-отливы на него влияют очень мало, в Японском море они редко превышают один метр. Восточные шторма, дуя против течения, поднимают убийственные волны. Летом весь пролив часто бывает покрыт плотным туманом, заходящим миль на шестьдесят-восемьдесят в океан, видимость меньше пятидесяти ярдов. Туманные штили длятся по несколько дней, сменяясь грозовыми фронтами и депрессиями, ветер либо сильный, либо его совсем нет.

Мы приближались к проливу ночью со свежим юго-восточным ветром прямо в корму, когда со штурвала соскочила цепь и его

заклинило. Мы потеряли управление. За время плавания слишком много всего ломалось, так что мы уже привыкли. Паника была недолгой. Мы установили в кормовой каюте аварийный румпель прямо на головку руля и перенесли туда дисплей GPS. Тоши рулил по GPS, сражаясь с коротким румпелем, пытаясь удержать 45 футовую лодку на курсе фордевинд на короткой крутой волне. Мы летели семь узлов под одним гротом с двумя рифами. Я был был на несколько дюймов выше ростом чем кэп и мог рулить ногами, упираясь плечом в люк, держа курс на маяк Мурорaн. Два часа на румпеле были очень утомительны, мы уменьшили вахты до полутора часов с коротким сном между ними. В сумерках мы прошли внешний брекватер и бросили якорь напротив марины Енруму, Мурорaн. Я уже мог разглядеть деревянную мачту Кехаара. Всё было в порядке, моё долгое отсутствие на лодке не принесло ей никакого вреда.

Тоши сомневался, он спросил, что я хотел бы для своей лодки в качестве подарка. Может быть GPS? - предложил он? Я долго не раздумывал. - Нет, приятель. GPS мне не нужен. Что мне действительно нужно, так это хороший непромоканец. И я получил его в тот же вечер, самую лучшую штормовую куртку, какую можно купить за деньги, плюс всю провизию, которая осталась после плавания. А когда через несколько дней я уходил на Хакодате, был ещё подарок в белом конверте. Щедрый хозяин и хороший друг.

На Хакодате я начал подбирать велосипеды. Общественный транспорт в Японии ужасно дорог и велосипед обычная альтернатива. Это единственная вещь, которую я воровал в Японии. Заброшенными великами полны все улицы и переулки. Возле железнодорожной станции они обычно лежат кучей. Единственная неисправность обычно, просто спущенные колёса, но иногда и даже этого нет. Когда случается что хозяин забывает кодовый номер велосипедного замка, он просто оставляет его. Отвёртка в заднем кармане очень хорошо помогает. Там столько много заброшенных велосипедов, что нет необходимости перевозить их с места на место. Я попробовал сделать это всего лишь раз. Колёса слишком велики и не проходят в люк, поэтому я привязал велосипед на палубе. Во время послеобеденной умеренной лавировки он покрылся тонким слоем соли и начал ржаветь, японские изделия не рассчитаны на долгий срок службы. Когда я взял несколько велосипедов на Филиппины на продажу, единственным рабочим остался всего лишь один, детский, который я разместил внутри.

В новом городе я выходил на прогулку и возвращался на велосипеде, снимал с него всё лишнее, чтобы изменить внешний

вид, соскребал регистрационный номер, накачивал колёса и ездил на нём пока он не ломался или кто-нибудь не ломал его. Зимой в Токаяме я попадал в аварии — пару раз меня сбивал автомобиль. Во второй раз велосипед восстановлению не подлежал. Достаточно было немного пройтись, чтобы найти замену, я даже не опоздал на работу.

На Хакодате по утрам я ездил на велосипеде по пригородам. Тихие аллеи полны маленькими садиками и деревцами бонсаи. У небольших деревянных синтоистских храмов вход очень замысловатой конструкции. Иногда останавливался поболтать с каким нибудь особенно великолепным котом, растянувшимся посреди дороги. Кошки в Японии настоящие аристократы, здесь они не похожи на безродных кошаков ныкающихся по углам. Представьте себе большой новый престижный офис крупной фирмы. Золото и огромные стёкла, десятки секретарш и клерков страдают в стерильных комнатах, стерильные рубашки, плотный макияж, одежда по последней моде. Главный вход, стекло трёхметровой высоты, пол вестибюля покрыт толстым серым ковром. На плюшевом коврике, в полуметре за стеклянной дверью сидит огромный белый персидский кот и смотрит на улицу. Он выглядит как босс всего этого заведения: неподвижный, бдительный, величественный, бесполезный и незаменимый. Я остановился полюбоваться на него и выразить ему своё уважение, он же, в свою очередь, абсолютно меня игнорировал.

В Хакодате главный интерес для меня представлял мусор. Я выяснил в какие дни его собирают и систему сбора грузовиками (принадлежащими якудза). Многие домохозяйки ждут, пока грузовик покажется на углу квартала и только тогда выносят мусор на обочину. Самые ценные находки мне пришлось выхватывать из лязгающих челюстей машины. Японцам претит идея использования вещей бывших в употреблении. Хотя иногда можно увидеть старика с тележкой, подбирающего выброшенные вещи, раз я даже видел серьёзного молодого конкурента на скутере в поисках трофеев, но всё это никак не влияет на то, что огромное количество исправных и чистых вещей, стоимостью в миллионы долларов, каждый день перемалывается и сжигается. Не делается даже попытки их утилизировать.

Дважды в месяц происходит сбор крупного мусора, когда люди выбрасывают мебель, электроприборы, телевизоры, велосипеды, ковры и одежду. Естественно, это время когда нужно быть на месте. Во многих больших городах систему изменили. Если у вас есть что-то, что нужно выбросить, крупнее чем простой мусорный мешок, вы звоните в специальную службу, они приезжают и забирают, за плату. Поэтому там больше нет дней

сбора мусора.

Я нисколько не стыжусь этого. Хорошие чистые вещи, это просто хорошие чистые вещи. Не важно откуда они взялись. После трёх лет в Африке мне много чего было необходимо в хозяйстве. В первую очередь я экипировался сам по погоде. Пол дюжины тёплых цветных одеял, куча тёплой одежды, куртки, свитера, шерстяные пальто модного кроя, десятки футболок и маек на продажу. Многие вещи новые, в оригинальной запечатанной упаковке. Нежеланные подарки «омияге». Я заменил битую посуду и прогоревшие кастрюли, взял две хорошие гитары, два ленточных магнитофона, набор бобин, рулон из тридцати морских карт, слесарные тиски, стерео колонки, пластиковые бидоны с крышками, ещё множество качественной одежды, дымовую трубу из нержавейки, различные материалы для будущих проектов.

Самая большая неприятность здесь, это странный стандарт напряжения электросети в Японии, который больше почти нигде не применяется. Так что все эти телевизоры, видео, домашние электроприборы и электроинструмент бесполезны и идут в мусор. Я не могу их использовать и не могу продать за пределами Японии. По крайней мере я так думал. Потом обнаружилось, что соседние, более бедные страны нашли простой способ обойти проблему напряжения. В Республике Палау перешли на 100 вольт и импортируют товары бывшие в употреблении из Японии. В пост коммунистической России кто-то уже начал выпускать дешёвые маленькие трансформаторы, чтобы адаптировать инструмент к российским 220 вольт. Отключения электричества стали так часты на Дальнем Востоке России, что многие люди стали обзавелись своими генераторами, купленными и изготовленными в Корее, которые могут выдавать как 220, так и 100 вольт. Так что похоже почти половина Владивостока работает на напряжении 100 вольт, как Япония. Поставка б.у. техники из Японию в Россию это большой бизнес, контролируемый мафией. Я встречал множество русских карго судов возвращающихся из Японии, их палубы были полностью забиты старыми автомобилями, половина из которых нависали над водой. Все автомобили были набиты телевизорами, радиоприёмниками, микроволновками, запасными колёсами, одеждой,всем, что туда можно было запихать. Однажды на Хоккайдо пришла русская яхта с Камчатки. Семь членов экипажа имели один паспорт и два паспорта моряка на всех и не имели японской визы. Японскую бюрократию это повергло в шок. Только одному владельцу паспорта был разрешён выход на берег на три дня. Этого было достаточно. За эти три дня, через соотечественников он организовал доставку японского

мусора достаточного, чтобы заполнить яхту и они счастливо отправились обратно на Камчатку на яхте загруженной выброшенными вещами.

Я приносил на лодку столько вещей, что мне потребовалась система складирования более продуманная, чем просто — «сваливай всё перед мачтой». На улице я нашёл деревянную детскую кроватку, разобрал её и использовал материал для изготовления стеллажей, рундуков и полок в разных закутках корпуса. Они все были заполнены в тот же день, когда я их закончил. Я разбирал выброшенную мебель, тащил домой старые доски от снесённых домов, и продолжал строить. Моя многострадальная коллекция из 200 карт наконец получила место, достаточно большое, чтобы их расстелить. Я срезал в каюте заржавевшие железные лестницу и поручни, заменив из на массивные деревянные из добытой древесины. Я был очень доволен собой.

Каждый день приходили люди. Кехаар стоял носом к каменному пирсу в центре города. В Хакодате город не повернулся спиной к морю, как во многих других местах в Японии. Здесь полно места для приходящих яхт, без ограничения времени и бесплатно. Набережная была превращена в главную туристическую достопримечательность, поток людей там не прекращается весь день. Некоторые посетители видели моё фото в газете, некоторые слышали от друзей яхтсменов, кто-то просто проходил мимо. Большинство просто подходили глянуть на диковинного иностранца и сфотографировать, примерно как животное в зоопарке.

Однажды, в воскресенье вечером, заявился владелец ночного клуба. Гладкий бизнесмен, волосы собраны в хвост, очки, усы. За десять лет в гостиничном бизнесе в Токио он приобрёл хороший английский. Я завалился к нему на вечеринку в первый день, когда прибыл в Хакодате, и теперь он предлагал мне работу у него в качестве бармена и «затейника», по сути иностранной диковиной, для привлечения посетителей. Шесть ночей в неделю, с восьми вечера до четырёх утра. - Почему бы и нет - подумал я. Хорошая возможность подучить язык и ещё получить за это плату.

Меня хватило на три недели. Потом я наконец понял, сколько мне на самом деле платят и ушёл. Сказочные доходы в Японии не распространяются на случайные заработки в баре, как и на любую другую временную работу, будь то ручной труд или сезонные работы на ферме. Примерно треть дохода работники получают в виде «бонусов» выплачиваемых два раза в год. Временные работники бонусов не получают. С ними обращаются одинаково, как с любой дешёвой иностранной рабочей силой со Среднего

Востока или из Африки.

Оговоренный режим работы чисто теоретический. Приход на работу вовремя вызывает неодобрение. Полагается прийти на пол часа раньше, даже если нечего делать, и сидеть ждать. Это принято на любой работе. Окончание работы в четыре утра тоже очень приблизительно. Бар остаётся открытым, пока есть клиенты. После того, как последний из них уйдёт, нужно протереть столы, подмести пол, подготовить вещи в стирку, помочь разобраться с кассой, пополнить запасы бара. Хорошо если получится уйти в пять утра. Про оплату сверхурочных здесь не слышали. Получалось, что я зарабатываю четыре...пять долларов в час. В такой дорогой стране как Япония, это не стоит затраченных усилий.

Но те три недели прошли отлично. У меня открылись глаза. Ночной клуб это не место где пьют, это место для одиноких людей, где можно найти компанию. Именно поэтому здесь платят восемь долларов за стакан Кока-Колы, плюс пятнадцать долларов за вход. Примерно половина наших клиентов были девушки из офисов, остальные — развлекающиеся бизнесмены, боссы якудза и жёны местных рыбаков. Японцы очень плохо переносят алкоголь. Пьянство, это пожалуй единственное нарушение социального кода которое здесь допускается. Оно работает как предохранительный клапан, для снятия стресса от притворства, которому они должны следовать всю свою жизнь, на работе, дома, с компаньонами. В состоянии опьянения можно делать что угодно и всё это прощается. Можно оскорблять своего босса, прямо в лицо и на людях, можно приставать к своей секретарше, мочиться на улице, раздеваться на дискотеке, вас никогда не будут винить за это. Два бокала пива сбрасывают тщательно поддерживаемый фасад и человек превращается в ужасное животное: грубое, ничтожное, жестокое, без манер и воспитания.

Некоторые встречи были скучными, иногда неприятными, но часто озадачивающими. Однажды, в три часа ночи в бар ввалился низкий коренастый мужик, пьяный в стельку и неустойчиво умостился на барном стуле. Я подал ему пива и держался рядом, на случай если ему потребуется что-то ещё. У него не было шеи, бритая голова росла прямо из плеч. Пухлые мясистые руки обхватили стакан с пивом, на одном из мизинцев не хватало последней фаланги — явный признак его профессии. Через алкогольный туман на меня смотрели налитые кровью глаза. Он закатал рукава, от середины предплечий руки были покрыты татуировками. Бросил на стол бумажник, толщиной в два дюйма, набитый банкнотами по 10.000 иен. - Эй, ты. - позвал он меня. - Иди сюда. Он показал рукой на себя: - Yakudza desu – Я гангстер.

Мне на ум пришёл лишь один подходящий ответ, я вежливо поклонился: - Kurisu desu. - Я Крис. - Hajime mashite, Kurisu. - Приятно познакомиться, Крис. Выпей со мной.

Я налил себе холодный чай (восемь долларов на счёт клиента), и мы начали беседовать. Я спрашивал очень мало, но он был в настроении поболтать. Рассказал что заправляет игровым залом и не хочет ввязываться в торговлю наркотиками. Потом он узнал что я яхтсмен и мы переключились на более безопасную тему — его увлечение, океанская рыбалка. Я дважды ловил его, когда он почти падал со стула. Остальной персонал клуба старался держаться от него подальше, имитируя занятость другими делами, оставив меня заниматься гангстером в одиночку. Мне было всё равно. Гангстер, уважаемая профессия в Японии. Они очень эффективно организованы, занимаются политикой, строительством, торговлей, рэкетом, игорным бизнесом, сбором мусора, всем подряд... Если вы откроете уличный киоск по продаже каких-нибудь безделушек, вам придётся платить им. Израильтяне, монополизировавшие ювелирные магазины в Азии, работают рука об руку с боссами якудза. Любой бизнес имеет связи с якудза, некий «хороший друг» присматривает за ним. Они не скрываются. Трудно спрятаться, когда тело покрыто татуировками и недостаёт фаланги на пальце. (Ещё татуировки популярны у плотников и уличных рабочих). Самая большая выручка в баре бывает когда боссы якудза развлекают своих друзей и бизнес-партнёров.

Наступила осень, леса стали менять цвет. Трудно их в этом упрекнуть, я сам стал менять цвет. Сначала побледнел от недостатка солнца, потом зарумянился от холода. Я нырял под лодку, чтобы почистить заросшее днище, но не мог выдержать в воде больше десяти минут. Вода стала ледяной и я провёл остаток дня в горячих источниках, чтобы восстановить нормальное кровообращение. Моя виза заканчивалась, пришло время уходить на юг.

Токуяма.

Начальник береговой охраны в Токуяма был предельно откровенен — мне в этом городе не рады. Его английский было невозможно понять, но манеры говорили сами за себя. Он держал меня три дня на причале в изоляции, пока вёл переговоры с иммиграционной службой от моего имени. У меня не было визы, я шёл в Корею, чтобы получить её. Обойти Кюсю с севера, против течения Куросио и зимних штормов я не мог, поэтому пошёл внутренним морем. Восемь дней я пробивался против приливных течений в узких проливах, среди оживлённого судового движения и несносных рыбаков. Ночью рыбацкие суда зажигают огромное количество огней, как на рождественской ёлке. Конфигурация огней не соответствует никакому установленному коду. Рыбаки, как водители дальнобойщики, любят огни и устанавливают их столько, сколько вздумается. Понять, куда движется судно и что оно делает, совершенно невозможно. В Таиланде, Китае и Японии мне приходилось расходиться с траулерами, которые рыбачили на банках ночью совсем без огней. Самые опасные, это рыбаки одиночки в Японии. Они включают автопилот, радар и идут сортировать улов по дороге домой, когда лодка вслепую несётся в ночи со скоростью около двадцати узлов и никого за штурвалом. Если есть ветер, можно убраться с их пути, в штиль же мне случалось несколько раз чуть не попасть под них. Однажды рыбак прошёл так близко, что брызги от его носовой волны попали мне в люк, но он нас так и не заметил.

Во внутреннем море суда береговой охраны останавливали меня много раз. Некоторые были вежливы, другие грубы, но все они сходились в одном, они не хотели пускать меня в узкий пролив Каммон между Хонсью и Кюсю, который выходит в Корейский пролив. Без мотора — нет. Слишком узко, слишком сильное движение, туманы, сильные течения. Не из-за меня, на меня им было наплевать. Они считали, что Кехаар представляет опасность для судоходства. Я безуспешно доказывал им, что только что прошёл через проливы Наруто и Курошима, точно такие же сложные. Нет. Они остановили меня. Теперь мне предстояло оставить лодку в Токуяма и сесть на паром до Пусана в Корее. Кост Гард Токуямы вцепился в меня. Им не нравилась эта идея и они придумывали тысячи причин. Главная была — деньги. Нет, деньги у меня были, но в долларах а не иенах. Иммиграция согласилась выдать мне разрешение на 48 часов после того, как я куплю билет на выезд из страны. Офицер сделал неприятное замечание по поводу японского консульства в Пусане, он

предположил, что я не смогу получить визу и застряну в Корее без лодки. Но прежде всего нужно было заплатить за паром в иенах, но меня не выпускали с лодки, чтобы сходить в банк поменять деньги. Они потратили два дня в спорах на эту тему. В итоге за билет заплатил Кост Гард из своего кармана, после того как я подписал документ, что возмещу расходы.

Следующей проблемой была лодка. Где её оставить? Где то поблизости, в десяти милях была марина. Сначала нас хотели отбуксировать туда, потом оказалось, погода слишком плоха для буксировки, я должен был идти туда сам. Я отказался. Мне поставили ультиматум, покинуть Японию в течении сорока восьми часов, но я не ушёл. Я не мог идти зимой не выбирая погоды. Шёл шторм, меня могло просто выбросить на берег, и что тогда? Они нашли мне место для швартовки у баржи в коммерческом порту. Хотели отбуксировать меня туда. Нет, слишком плохая погода. Под проливным дождём и мокрым снегом я сам перешёл туда, злой, переполненный адреналином, бросил якорь и пришвартовался к барже. Кост Гард снова заявился на борт. Теперь их сомнения были в том, что со мной в Корее может что-нибудь случиться и они останутся тут с моей лодкой. Типичная японская паранойя, они считают, что за пределами Японии всё очень опасно.

Во время всей этой канители я постоянно общался с капитанами буксиров и портовых катеров. Они проходили рядом с Кехааром, когда шли к причалу Кост Гарда, и нам удавалось поболтать. Они успокаивали и подбадривали и поддерживали решение остаться. Наконец я сел на местный поезд до паромного терминала в Симоносеки.

В японском консульстве в Пусане было шумно. Я одел штормовой костюм от Имазава Сан и изображал из себя яхтсмена, путешествующего вокруг света. В плотной толпе разодетых и расфуфыренных корейских студентов, стоящих за японской визой, я был единственным чужаком и сильно выделялся. Персонал консульства были японцы, для них яхта означает деньги и хорошие связи. Мне пришлось написать три письма с объяснениями, почему я хочу поехать в Японию и мне выдали визу на следующий день.

Я успел на последний паром, проехал автостопом сто километров до Токуямы и не обнаружил Кехаар на месте. В недоумении я пошёл на пирс. Лодка исчезла, швартовы небрежно валялись на причале, конец якорного каната плавал в воде. Моё недоумение сменилось яростью. Какой то ублюдок отвязал швартовы, сбросил якорную цепь в воду и утащил мою лодку! Шесть или семь небольших танкеров вернулись в порт на

выходные и встали кормой к причалу, бросив свои якоря поперёк моей якорной цепи. Только свободный конец троса плавал посреди порта.

Я был вне себя. Это мог быть только Кост Гард. На их базу я скорее бежал, чем шёл, ярость бушевала во мне: - Они просто побросали всё в воду и утащили лодку! Как бандиты! Как пираты!

Была суббота, вторая половина дня. Лишь минимум персонала бездельничала в офисе. Я редко прихожу в ярость по настоящему, но когда это случается, я не мечусь, не кричу, не сыплю оскорблениями. Совсем наоборот. Я свёртываюсь, как пружина, становлюсь спокойным, до ненормального вежливым, напряжённым, готовым атаковать и убить. Друзья, которым знакомо это моё состояние, могут подтвердить, я тогда становлюсь опасным.

Кехаар действительно стоял бортом у пирса Кост Гарда, пришвартованный их верёвками. Я материализовался в офисе как привидение, без стука, без звука. Когда я заговорил, они аж подскочили. Я вежливо осведомился, не находится ли Кехаар под арестом. - Ооо, о... нет. Мы просто беспокоились что... Я не дал им закончить. - Значит мой якорь, который вы бросили на дне, не конфискован? - Нет. Просто он был очень тяжёлый и мы... - Значит я могу теперь идти куда захочу? - Да, конечно. Мы организуем... Я не дослушал до конца и вышел из офиса всё ещё переполненный ярости.

Подошёл один из портовых катеров. Шкипер объяснил, где находится их контора и пригласил зайти на чашку кофе. У них было место для моей лодки и он сказал не беспокоиться о якоре. В понедельник грузовые суда уйдут и его можно будет достать.

Начинало темнеть, я остался на ночь там где стоял. На утро мужики отбуксировали меня за угол в общественный рыбацкий порт. У двоих из них там стояли свои яхты. Они поставили меня возле одной из них, протянули швартовы, завели кормовой якорь, дали даже динги, чтобы ездить на берег. Кехаар простоял там следующие шесть месяцев.

Токуяма повёрнута спиной к морю. Во время войны это был главный заправочный пункт имперского флота и американские бомбардировщики полностью сровняли её с землёй. Она была отстроена точно так же, как прежде. Химические компании занимают десять миль побережья, отсыпают новые участки в мелком заливе и ставят на них новые заводы. Грязный воздух, мёртвая вода, постоянный шум. Там нет приятной набережной для прогулок, нет пляжа или старинного порта, только грязные масляные промышленные причалы. Хотя, в этом есть и положительная сторона, никому нет никакого дела до того, чем

ты там занимаешься, поэтому такие работы как зачистка, сварка, покраска не встречают возражений.

Грязные причалы полны промышленных отходов, которые можно использовать. В Токуяма я простоял пол года рядом с причалом с металлоломом, где работали старики неравнодушные к выпивке. Первое, что я там заметил, большая куча цепи, там её было около двух километров. Я купил шесть упаковок пива и отправился знакомиться. Они продали мне столько цепи, сколько я попросил, по цене металлолома. Двести метров обошлись мне в пятьдесят долларов. Видимо это была цепь с судна. Кто ещё нарезает цепи кусками по тридцать шесть метров (двадцать саженей)? По ночам я начал подбирать куски металла для будущих проектов, которые задумал: головка руля, ветровой рулевой из нержавейки, люк на носу... Мне необходима была работа с доступом к хорошему сварочному оборудованию.

Моей самой первой и срочной заботой была печка. Печка для обогрева. Говорят, что здесь, на внутреннем море зимы мягкие, сильные снегопады случаются редко. У перелётного бродяги любое упоминание снега вызывает дрожь ужаса. Декабрь в Токуяме был холодный и становилось всё холоднее.

Я нашёл в порту выброшенный кем то старый двадцати-литровый газовый баллон. Я отломал от него вентиль, чтобы быть уверенным, что он пуст и отнёс мужикам на свалку металлолома, вместе с ещё шестью упаковками пива. Кислородной горелкой они прорезали в баллоне два отверстия: одно квадратное, для загрузки дров и круглое сзади, для дымохода. У меня было три куска нержавеющей трубы для дымохода, которые я подобрал на Хоккайдо, и пол дюжины колен для них. Я соединил всё, поставил конструкцию на два цементных блока на пол каюты и у нас появилась дровяная печь, в комплекте с зонтиком на дымоходе, чтобы дождевая вода не попадала внутрь. Дымовую трубу я вывел через вентиляционное отверстие камбуза, над установленным примусом. Печка была хороша для готовки и сушки влажной одежды. Я топил её деревом, которое подбирал на причалах. За четыре зимних месяца я очистил берег Токуямы до последней щепки и, когда наступила весна, перешёл на деревянные поддоны.

Следующей заботой была работа. Я устал от перемещений, мне нужно было многое сделать на Кехааре, и я собирался серьёзно заняться изучением японского. Токуяма мне не нравилась, но была зима, а денег не было, и я решил остаться.

Я изучил ситуацию с преподаванием английского. Она мне не понравилась. В Японии не ставят задачу научить детей разговаривать по английски. Цель, подготовить их к сдаче

экзаменов по английскому, разработанных старыми пердунами из департамента образования, которые сами по английски не говорят. Учебный план сильно смещён в сторону изучения грамматических правил и преподаватели носители языка, это чаще просто экзотика, разбавляющая скучную рутину. Частные языковые школы берут носителей языка с дипломом и соответствующей внешностью, поэтому в основном принимают коротко стриженых выпускников колледжей со среднего запада. Едва выпустились, дома работы нет, и они едут в Японию, чтобы выплатить учебные кредиты. Их тщательно отбирают, и только те, кто проходит все бюрократические требования, получают работу — скучную, неинтересную, лишённую всякого воображения, драйва и воодушевления, как и у большинства местных. Нет, спасибо. Если я берусь за работу, это должно быть что-то интересное, что-то, чего я никогда не делал до сих пор, но где могу использовать свои навыки. Это должна быть разнообразная работа а не рутина. И она должна приносить дополнительные бонусы, плюс к регулярной оплате. Высокие требования? Но мне кажется, я нашёл такую работу. У меня не было ни энтузиазма, ни времени искать себе частных клиентов для обучения английскому. К тому же мне нужнее был доступ к сварке, чем деньги.

Центр яхтинга в Токуяме располагался в Грин Ямато Марине, в десяти километрах к югу отгорода. Воскресные гонщики, дантисты, архитекторы, топ менеджеры — снобы. Марина открыта с северо-востока и два года назад она была полностью разрушена тайфуном. Металлические каркасы понтонов были изуродованы волнами, разрушено и потоплено множество яхт. Единственный интересный человек в этой тусовке был Цуда Сан, разведённый ветеринар самоучка моего возраста. Он и его друзья мнили себя моими крёстными отцами. Это вызывало смешанные чувства. Они помогали мне, но я платил за это свою цену. Токуяма находится в самом сердце префектуры Ямагучи, а жители Ямагучи известны своей надменностью и высокомерием. По разным причинам, обычно имеющим корни в древней истории, они считают себя настоящими японцами, всех остальных уровнем ниже, а иностранцев ещё ниже. И они этого не скрывают. Ни в каком другом языке, кроме японского, невозможно нанести серьёзное оскорбление под видом комплимента.

Цуда сэнсэй — японец индивидуалист. Он свободно говорит по английски и по китайски. После войны его дед, фермер и рыбак, построил парусную лодку, первую в Японском море лодку с бермудским вооружением. Двадцать футов длинной, доски соединённые безо всякого клея. Цуда Сан был тогда пацаном,

шесть лет он рыбачил на этой штуковине со своим отцом. Когда дед умер, никто не знал, как ухаживать за лодкой и она быстро сгнила. Цуда Сан сам начал строить лодки из стеклопластика: каяк, динги, потом тридцатифутовый круизер, парусный кеч. Безо всякого опыта и подсказок. Не потому, что вокруг не было никого, кто мог бы подсказать, скорее потому, что некоторые люди не приемлют советов. Лодка держалась на плаву и даже как то совершила плавание в Фукуока, но три года спустя кеч оказался на свалке. После этого он построил тридцатифутовый тримаран, опять по своим собственным чертежам. Это была единственная лодка любительской постройки, которую я встретил в Японии. Прошлым летом она налетела на какой то плавающий мусор и теперь стояла на верфи. Я помогал с её ремонтом. Плохо отформованный хлипкий корпус был полон трещин, балки, соединяющие поплавки, разваливались, сэндвич полон воды. Они пытались выдуть воду сжатым воздухом, но достигли лишь того, что сэндвич расслоился. Мы насверлили в корпусе множество отверстий для дренажа и поставили заплатки на трещины.

От своей семьи Цуда Сан унаследовал рисовое поле в окрестностях города. Акр орошаемой земли, что делало из него фермера, имеющего право на все субсидии, гранты и привилегии предоставляемые японским фермерам. Несмотря на то, что размер его «фермы», типичный для Японии, у него есть сарай, полный техники: плуг, культиватор, сажалка, сеялка, уборочная машина, два небольших трактора. У фермера в двухстах метрах ниже по дороге свой сарай, тоже полный техники. Не удивительно, что цена на рис в Японии в шесть раз выше, чем где бы то ни было, и импорт риса запрещён.

Чикама Сан тоже был яхтсменом. Он когда то учился в школе вместе с Цуда Сан и они постоянно выпивали вместе в маленьком фугу-ресторане в Шин-Нан-Ё. Видимо в его семье был какой то раскол. Отец владел семиэтажной гостиницей в городе а сын водил самосвал перевозящий лом алюминия. Иногда, когда он на большом грузовике отправлялся на плавильный завод в Киушу, я ездил с ним, просто чтобы посмотреть сельскую местность. Жена Чикама Сан представила меня его другу, который владел мастерской по изготовлению вывесок и был мастер на все руки. Так, после новогодних выходных я стал мастером по вывескам. Работа в которой я всегда хотел себя попробовать. И у меня появилась возможность увидеть изнутри японскую компанию, пресловутую «кайша».

В Японии работа это не просто средство заработать на кусок хлеба. Жизнь японца полностью посвящена трём вещам: семья, работа, алкоголь. Семья у них всегда воспринимается как

обязанность а не удовольствие или творческое самоопределение. Алкоголь они не переносят, после двух стаканов превращаются в нецивилизованных животных. Поэтому они определяют себя по своей работе. Не по профессии, по которой они работают, а по компании, к которой они принадлежат. Особенно сотрудники больших, респектабельных фирм, незадачливые «сараримен» - они не видят себя как клерк, кладовщик или менеджер, они люди «Хитачи» или «Тошиба». Слепая преданность средневекового самурая своему господину переродилась в такую же слепую преданность своей компании. Долгая дорога на работу и обратно, шесть рабочих дней в неделю, ежедневные переработки и отсутствие отпуска мало что оставляют человеку. Мужчины и женщины ведут совершенно раздельную социальную жизнь и молодой, амбициозный работник редко проводит время со своей семьёй. Всё подчиняется требованиям компании. В нерабочее время связь с компанией не заканчивается. У большинства сотрудников нет друзей кроме коллег. Поэтому они вместе выпивают и ужинают, вместе устраивают вечеринки, имеют общее хобби, вместе ездят на рыбалку и путешествуют. Только мужчины. Ни жёны, ни любовницы не приглашаются.

И они гордятся тем, что жертвуют компании лучшие годы своей жизни. И никто не желает остановиться и подумать, что компания, это сущность, которая реально не существует сама по себе. Что такое компания? Это не здания, не офисы, не её работники и менеджмент, и даже не её деньги и продукция. Компания, это абстрактная концепция созданная законодателями, но не имеет материального существования. Но, вот уже целая нация тратит свои жизни во имя компании.

Компания «Signland» - японцы читают и произносят как «сай-ну-ран-ду», состоит из семи человек, четыре женщины в офисе и три мужика в мастерской. И эти две части никогда не перемешиваются. Нам, работягам, заходить в офис не положено, за исключением как в туалет или утром, обменяться обязательными приветствиями. Компания принадлежала и управлялась парой, что не соответствует общепринятой практике. «Шаку» (Shachou) была она. Не важно, насколько мала или велика компания, главный в ней носит титул Шаку - Большой Босс. К ним так и обращаются, в самом титуле нет ни тени неуважения или подхалимства. Наша шаку начала карьеру очень рано, в грузовой компании и быстро выросла до начальника отдела. Потолка она достигла к тридцати годам. В Японии женщин не продвигают выше определённого уровня. Она уволилась, развелась и, какое то время спустя встретила «сему». Сему — это титул младшего руководителя, вроде мастера. К ним тоже так и

обращаются. Наш сему был вдовцом и занимался изготовлением вывесок. Опытный мастер, склонный к выпивке и безалаберный в работе. Они поженились и открыли эту компанию восемь лет назад. Она занималась офисом, тянула бизнес, работала с клиентами, руководила двумя сотрудницами и секретаршей, доставляла всем головную боль а себе заработала язву. Она тоже неслабо выпивала. Никто долго не задерживался у неё на работе. Шиге Чан, проработавший два с половиной года, был самым старым работником на фирме. Сему делал всю работу в большой мастерской за офисом. Я и Шиге Чан были у него помощниками.

Каждое утро, до того как раздастся сигнальный свисток, мы собирались у главного раскроечного стола на рабочее собрание. Шаку распределяла работу на день. После задавались вопросы, если что не ясно и делались заявки на материалы. Заканчивалось собрание чем то, что можно назвать «гимном» компании. Нет, не песней, а серией слоганов, выкрикиваемых хором. Шиге Чан, как старший сотрудник, начинал а мы бормотали в ответ. Предполагалось, что это радостное подтверждение нашей приверженности работе: - Сегодня мы сделаем всё возможное... - и дальше в таком же духе. От ежедневного механического повторения это стало казаться невнятным жужжанием. У меня ушло два месяца, чтобы воспроизвести всё это так, чтобы мои друзья в фугу-ресторане смогли понять смысл и перевести его для меня.

Шиге Чан иногда проводил ночь в ночном клубе, где работала его леди. Он успевал поспать пару часов и утром, всё ещё пьяный, брёл на работу. Будучи обязанным заводить речёвку, придерживался за угол раскройного стола, чтобы сохранить равновесие. Длинные, грязно рыжие волосы скрывали красные глаза, его бормотание было похоже на рычание, лишённое какой либо артикуляции.

Каждый японский бизнес имеет своих покровителей якудза. Отношения с бандитами очень неформальные и трудноуловимые, ничего явного и грубого. Малый бизнес оказывает малые услуги, льготное обслуживание, организация контактов. Судя по потоку сомнительных личностей, проходящих через наш офис, у сему были обширные связи. Они никогда не общались с боссом, потому что она была женщиной. Один персонаж был абсолютно явным якудза, молодой парень, чуть за двадцать, в чёрном кадиллаке с тонированными стёклами. Он владел компанией по найму рабочей силы с офисом через дорогу от нас. Другие типы были менее заметными, ездили на невзрачных маленьких автомобилях с желтыми номерами (двигатель меньше 600 кубиков). Я бы никогда не принял их за бандитов, если бы Шиге Чан не показал

мне знаком, проведя указательным пальцем по щеке от уха до края рта, что на японском языке жестов означает — якудза.

Шиге знал их всех по именам и репутации. Подростком он сам начинал мелким гангстером, пока не занялся своей работой. Он ушёл из дома в шестнадцать лет, что не характерно для Японии, где дети живут с родителями до женитьбы, а иногда и после. Он сошёлся с подругой из бара и сейчас, спустя шесть лет, они всё ещё вместе, говорят о семье, детях, меняют его мощный стрит рейсер на семейный автомобиль.

Однажды парень в кадиллаке подъехал со своей женой, молодой русской танцовщицей. Они приехали ко мне, что меня естественно сильно удивило, но всё оказалось просто. Они собирались в отпуск в Италию и возникла проблема с русским паспортом. Итальянцы требовали письменную гарантию на английском, что она не будет искать работу в Италии и, что её муж принимает полностью всю ответственность за все её действия. Английский они практически не знали, но письмо написали и принесли его мне, поправить грамматику. В результате я всё переписал заново. Со мною напрямую бандит не общался, он обращался к Сему и тот передавал его вопросы мне. Девушка была очень дружелюбна, мы с ней славно поболтали по-русски о Японии и японском языке, пока я работал над письмом. Парень поблагодарил Сему за письмо, а когда тот ушёл, Сему поблагодарил меня. Только тогда мне стало понятно. Парень в кадиллаке мог пойти в любую языковую школу с этим письмом, денег у него, куры не клюют, но он пошёл к своему вассалу, чтобы получить услугу и заодно показать жену, которую он раньше не приводил с собой. Девушка выглядела соответственно своей роли: бывшая танцовщица, вышедшая замуж за гангстера, но я сомневаюсь, что кто-то разглядел живой, острый ум, скрывающийся в этой голове. Она чувствовала себя одинокой и тосковала по родине, вся её жизнь сконцентрировалась на их трёхлетнем сыне. Она продолжала приглашать меня к ним домой, но я хорошо знал, что не могу общаться с этими людьми.

Я стал рекламным художником. Большая часть работы заключалась в изготовлении и установке новых вывесок, сварка, столярные работы, копание ям, замес бетона. Мы делали всё, от крохотных табличек в парках, вроде «Выгул собак без поводка запрещён», до светящихся шестидесятифутовых монстров, установленных на высотных зданиях. Меня трудно обвинить в сильной приверженности правилам техники безопасности, но я был поражён потрясающе пренебрежительным отношением к человеческому здоровью, проявляемым в Японии на рабочих местах. Повсюду. У многих японцев плохое зрение, они носят

очки или контактные линзы, больше ничем глаза никогда не защищают. Я видел старых сварщиков на судостроительной верфи в Нагаура, которые варили дуговой сваркой без масок, просто прикрывая дугу перчаткой. Сему приваривал новую вывеску к столбу, закрывая глаза в последний момент. Веки - недостаточная защита от электрической дуги, и он знал об этом. После этого он два дня ходил с красными, слезящимися глазами, закапывая в них капли каждый час. Когда я, прежде чем начать работать с ацетиленовой горелкой, попросил защитные очки, на меня смотрели с недоумением. Даже при работе со шлифовальной машинкой никогда не используются защитные очки. И это в стране, где национальный лозунг: «An zen dai ichi» - Безопасность превыше всего. Этот лозунг можно увидеть повсюду, на каждой стройке, в каждом цеху, на каждом грузовике. Чистое лицемерие. Каски одеваются не для безопасности, а как часть униформы, которую они так любят. Я не вижу другой причины, почему водители грузовиков одевают каски сидя в своих кондиционированных кабинах или рыбаки, на своих лодках.

Они не беспокоятся о загрязнении окружающей среды. Мусорщики стоят дорого, поэтому каждый сжигает свои отходы в небольших мусоросжигателях. Бумага, дерево и пластик сжигаются в открытых бочках, выделяя в воздух тонны дыма и диоксина. Они знают, что это ведёт к загрязнению, но смеются над этим. Зимой каждое утро мы начинали сжиганием отходов оставшихся со вчерашнего дня: пластиковую упаковку, виниловые листы, картон. Стоя на холоде, постоянно кашляя от ядовитого дыма, мы потягивали консервированый горячий кофе из автомата и ежеминутно бормотали: - «samui» - холодно. Они никогда не одеваются нормально зимой. Морозным утром я напяливал на себя шесть слоёв одежды, а Шиге Чан выходил в футболке, лёгком джемпере и фирменной спецовке, той же что и летом. Он жутко мёрз, но отказывался от дополнительного джемпера, который я ему предлагал, предпочитая весь день жаловаться — самуи.

Шум, это всепроникающая особенность японской жизни. Они настолько к нему привыкли, что не могут себе представить работу в тишине. Радио, это первое, что они включают утром, когда открывают двери цеха. Идя на обед в столовую, включают телевизор. Любой канал. Никто его не смотрит, просто им нравится фоновый шум. В марине Фукуока у нас было радио, кричащее весь день. Однажды парней послали работать на лодку пришвартованную у понтона. Электричества на понтонах не было и им некуда было включить радио. Они притащили портативный генератор и завели его, только чтобы слушать радио. Естественно, им пришлось увеличить на максимум громкость, так как его

заглушал рокот генератора. Они никогда не работают в тишине.

Японцы ненавидят любую физическую работу. Они придумывают самые разнообразные машины, чтобы они делали работу за них. Я никогда не видел здесь, чтобы человек работал лопатой или киркой. Для этого есть экскаваторы всех размеров. Самые маленькие, как игрушки, с ковшом не больше чем лопата. Здоровый работник мог бы лопатой сделать ту же работу быстрее и, уж точно, дешевле. Может быть это связано со структурой населения? Слишком много пожилых людей, молодёжи нет и никто не хочет делать чёрную работу.

Ходьба пешком тоже воспринимается как нежелательная работа. По вечерам вы можете встретить дедушек, разъезжающих на скутере с бегущей рядом собакой на поводке. Если вы думаете, что ваш питомец слишком энергичен, можно нанять кого-нибудь, чтобы он выгуливал собаку вместо вас. Достаточно позвонить в местную ветеринарную клинику и они пришлют кого-нибудь из своих «выгуливателей собак», обычно это старшеклассники, желающие заработать на карманные расходы.

Японцы не заботятся о своём теле, но очень трепетно относятся к рукам. Они даже не подумают прикоснуться к чему либо голыми руками, обязательно только в перчатках. Они всегда одевают белые перчатки. Всегда. Моряки, прежде чем прикоснуться к швартову, таксист, прежде чем взяться за руль, мастер по вывескам, прежде чем начать разгружать грузовик, домохозяйка, прежде чем взять корзину и отправиться за покупками. Трикотажные перчатки, всегда белые. Их продают большими пачками и выкидывают после одного использования, даже если они не грязные.

Мы делали много рекламы на такси, грузовиках, автомобилях принадлежащих компаниям, автобусах. Рисовать при этом не приходилось. Девушки делали логотип на компьютере, либо скачивали его с диска, лазер вырезал его из виниловой плёнки, а мы наклеивали на автомобиль. Поверхность сначала очищается спиртом, клейкая плёнка прикладывается и шпателем из под неё выгоняются пузырьки воздуха. Звучит просто. И оно так и есть, если бы воздух не был бы таким холодным и влажным, что винил не прилипает, или если вдруг петля или рукоятка на двери не оказывались в центре логотипа.

Самой лучшей работой было обновление большой эмблемы «JTB» на верху шестиэтажного здания торгового центра. Работы было для двух человек на день, но главный подрядчик заказал три человека на пять дней, поэтому мы делали её пять дней, бездельничая в подвешенной люльке.

Единственно, когда приходилось рисовать вывески, это

временные одноразовые объявления о промоакциях, собраниях, концертах. У нас было десятка два лёгких рам, от четырёх до восьми метров длиной, подвешенных в мастерской под потолком. Мы сдирали старый холст, закрепляли степлером новый и через копирку переносили него надписи подготовленные девушками на компьютере. Потом приходилось сгибаться и закрашивать их кистью вручную. Мне эта работа нравилась и я набил твёрдую руку. Никто из нас не придавал никакого значения содержанию слоганов. Раз я остановился, разглядывая особенно поразительный китайский иероглиф, который только что нарисовал, и обратился к Шиге Чан,работавшему рядом: - Что означает этот иероглиф? Тот посмотрел на него разглядывая некоторое время, потом покачал головой: - «Wakaranai» - «Я не знаю». И по его интонации было понятно, что это последнее, что его может озаботить.

Закончив вывеску, мы должны были доставить её, лишь вдвоём. Некоторые работы часто повторялись, каждые несколько месяцев новая вывеска в том же месте. Шиге знал своё дело и у нас было своё шоу: «Панк и его дрессированный варвар». (Белых людей по японски называют «южными варварами», потому, что первые из них пришли с юга.) Шиге заходит в большой, переполненный офис. Причёска в стиле панк не является обычной для Японии, все на него глазеют и вокруг начинается шёпот. Вахтёр офиса был предупреждён по телефону о нашем приезде, но остальные не в курсе. Шиге расчищает пространство у дальней стены. Вахтёр предлагает ему лестницу, чтобы достать до потолка, тот отмахивается с лёгким высокомерием двадцатитрёхлетнего пацана - его варвару лестница не нужна. Он машет мне через открытую дверь, я вторгаюсь внутрь с восьмиметровой вывеской под мышкой. Вздохи со всех сторон. Белый человек, делающий физическую работу, большая редкость в Японии. Шёпот становится громче. Мы выравниваем вывеску, Шиге достаёт крюки. Вахтер опять предлагает батарейную дрель, чтобы засверлить отверстие, Шиге опять отмахивается — его варвару дрель не нужна. Он подаёт мне крюки. До высоты восемь футов я достаю не поднимаясь на цыпочки, а восемь футов, это средняя высота большинства потолков в Японии. Я закручиваю крюки в податливый потолок и мы вешаем на них вывеску. Шиге отходит к противоположной стене, оценить, ровно ли висит. Регулируем верёвочки. Шиге завязывает маленький узелок и мы торопимся к выходу, прежде чем утихает шёпот. За всё это время мы не произносим ни слова. Профессионалы - панк и его дрессированный варвар.

Три месяца моей визы истекли быстро и я снова сел на паром в Корею, чтобы продлить её. На этот раз я подготовился лучше. Вице командор яхт клуба Токуяма, Нагаура Сан, тоже учился в школе вместе с Цуда Сан и был частью пьющей компании, зависавшей в фугу-бистро Ишиды. Он был владельцем и директором индустриальной судоверфи. Очень отдалённая связь с яхтами, если она вообще есть. Он имел дело со ржавыми баржами и развaленными буксирами, к которым никто другой не захотел бы и прикоснуться даже десятифутовым шестом. Я попросил его сделать мне липовую смету на работы, которые якобы должны быть сделаны на Кехааре. Мы оформили всё так, будто Кехаар был поставлен на слип за несколько дней до моего визита и должен находиться там ещё месяц, так что у меня была уважительная причина вернуться в Японию. В качестве финального штриха Нагаура Сан написал смету на 40.000 долларов, сумму в три раза превышающую стоимость всей лодки. Естественно Кехаар никогда не появлялся на его верфи, а стоял в рыбацком порту.

В Корее я опять обратился в консульство. Опять пришлось писать три письма с объяснениями, почему я хочу поехать в Японию. Мне сказали прийти на следующий день утром. А на утро, с ехидной улыбкой мне объяснили, что мне нет необходимости получать визу, так как в паспорте уже есть годовая виза, позволяющая многократный въезд в течении года. Все эти условия содержались в коде, который мне никто не объяснил.

Но виза это одно дело, а разрешение на въезд в страну, совсем другое. Остаётся на усмотрение иммиграционного офицера, впустить ли вас, и на сколько. Иногда бывает везёт, иногда попадается реальный ублюдок. Пожилой мужик на терминале в Симоносеки мне показался нормальным. Я выложил перед ним документы, письмо Нагауры сверху. Выглядело оно очень официально, гербы, печати, визитные карточки. Он прочитал его, дошёл до конца и ахнул: - 40.000 долларов! Он повернулся ко мне, глядя с уважением: - Вы

капитан? Я ответил с уважительным поклоном: - Я владелец. Бамс! Штамп на девяносто днейшлёпнулся в мой паспорт. Я вылетел оттуда пулей.

С компанией «Signland» мы много работали в сельской местности, доставляя и устанавливая вывески, которые делали в своей мастерской. Иногда мы проводили по три четыре дня в дороге, добираясь до западной оконечности Хонсью, до Хиросимы, до Японского моря. Сему любил ездить по маленьким дорогам и я мог наблюдать великолепные пейзажи, словно из

прошлого века. Прибрежные дороги узкие, перегруженные транспортом, так что почти все игнорируют лимит скорости в пятьдесят километров в час. В паре миль от берега проходит платная автострада, она быстрее, но до неприличия дорогая. Она редко идёт по естественной поверхности. Половина её проходит в тоннелях или по мостам, остальная часть скрыта в прорытых разрезах. Чуть дальше, в горах шумит Синкансэн, главная железнодорожная магистраль. Её назвали так по аналогии с английским «Bullet trains» - скоростные поезда, - они ходят по этой линии. Непрерывные, сваренные рельсы, прямые, как линейка, практически совсем не проходят под открытым небом. На них тестировали новое поколение поездов, достигнув скорости в пятьсот километров в час. Чтобы проехать сто километров от Токуямы до Хиросимы по прибрежной дороге, нужно два часа, по автостраде — один час, поезд Синкансен доезжает за двадцать семь минут.

Как иностранный работник я зарабатывал намного меньше, чем местные, примерно пятьдесят пять долларов в день. Когда рис стоит три доллара за килограмм и чашка кофе примерно столько же, пятьдесят пять долларов, это не много. Мне не были положены бонусы, так что реально я получал примерно половину от нормальной оплаты. Приходилось компенсировать это дополнительными льготами, материалами, которые я приносил домой, вещами, которые делал на работе. На «Signland» было отличное оборудование для работы с металлом. После нескольких недель работы, когда я увидел, что меня приняли и ценят, я спросил разрешения использовать его во время обеденного перерыва. Заглотив быстро полуденную лапшу я сразу бежал резать, варить, точить. Купил в ломбарде свою собственную маленькую угловую шлифмашинку и коробку электродов, на велосипеде привёз стальную полосу и пруток, которые отыскал на свалке металлолома рядом с Кехааром. Я изготовил три якоря — Белфаст и два Брюса (20 и 16 килограммов), плюс аккуратный рифовый якорь из высокопрочных болтов. Они были настолько прочные, что мы не могли согнуть зубья даже гидравлическим прессом. Они пружинили, но не гнулись.

Я увеличил и усилил узел головки руля, добавив щёчки для крепления триммера. Нового «Джереми», ветровой автопилот, я сваял из массивных нержавеющих труб. Руль на Кехааре из массива дерева, поэтому там не будет контакта чёрного метала корпуса с нержавейкой автопилота. Плюс на нём установлен свой собственный цинковый анод. Я подготовил множество деталей и заготовок, которые должны быть приварены прямо к корпусу. Мне очень нравится работать руками, создавая новые вещи. Прелесть

самодельного стального корпуса состоит в том, что он всегда готов к модификациям, улучшениям и экспериментам. Один день со шлифмашинкой и сварочным аппаратом могут изменить характер лодки.

Весной, после того как оставил работу, я арендовал на два дня сварочный генератор. Кран опустил его на причал, я подтянул Кехаар и пришвартовал его бортом. Первым делом я заварил надоевший люк на фордеке. Его часто накрывали волны, вода капала внутрь и в каюте, впереди мачты всё было постоянно влажным и ржавело. Я срезал люк и приварил квадратную заплатку. Ещё заварил иллюминаторы в бортах. Много. Шестнадцать чёртовых текущих окошек. Чикама Сан дал мне немного прочного, акрилового стекла в пол дюйма толщиной. Я вырезал из него четыре световых лючка и установил на палубе. Сделал новый люк поменьше, рядом с мачтой. Я замечал, что этот участок палубы волны заливают редко. Новый люк представлял собой небольшое шестиугольное отверстие, как раз достаточное, чтобы я проскользнул внутрь. Крышка из толстой нержавейки с массивным запорным болтом внутри, абсолютно несокрушимая. На главном люке срезал верхние два дюйма и приварил нержавеющую трубу, согнутую с помощью кувалды в кольцо. Теперь я мог сидеть в люке с комфортом и острый ржавый обод не резал мне зад. В следующий сизигийный отлив я осушил Кехаар в уголке порта и прикрутил нового «Джереми». Это были самые большие изменения Кехаара с момента как я его построил, и всё это заняло два дня.

Эту главу я написал почти два года спустя, когда уходил из Японии. У меня очень избирательная память. Похоже, она удерживает лишь приятное и интересное, тогда как всё раздражение, разочарование и откровенное высокомерное зло проваливаются в трещины забытья. Всё что я написал о Токуяме звучит почти забавно, на самом деле это было совсем не так. Шесть месяцев я, кроме сухого перечисления фактов в бортовом журнале, вёл альтернативный журнал. Это был злобный документ, полный циничных жалоб, ядовитых излияний, с шокирующей коллекцией гадких рисунков, что то в стиле брюзжания Пола Теру (Paul Theroux)[8] об островах Тихого океана - повседневная жизнь в индустриальной дикости центральной Японии.

Любой долго живущий в Японии знаком с резкими сменами настроения, отношения к этой стране, меняющегося от любви до ненависти. Похоже никто этого не избежал. У этого явления есть даже название — синдром Сиденстрикера, по имени известного учёного и переводчика, который впервые открыто написал о нём.

Ваши первые восторженные впечатления остывают, угасают, начинают пробираться сомнения, неприятные эпизоды происходят всё чаще. Чем больше вы здесь живёте, тем резче становятся эти переходы. Почему же мы не уезжаем?

Не смотря на ограничения конфуцианской смирительной рубашки, Япония, крайне либеральное общество. Гражданских свобод здесь больше, чем в любой западной стране. Здесь нет воинской повинности, нет удостоверений личности, законов о бродяжничестве, ограничений по алкоголю, появлению в пьяном виде в общественном месте и нищенству. Нет никакого минимального дресс-кода для появления на публике. Обнажение, натуральное состояние человеческого тела, секс, натуральная функция и потребность, он не носит социального клейма. Умеренная супружеская неверность приемлема безо всяких комментариев. Секс-скандалы, дестабилизирующие американское правительство, в Японии невозможны. Кто вам делал минет, это ваше личное дело и ничьё больше. Религия играет очень незначительную и очень формальную роль при заключении брака (у христиан) и похоронах (у буддистов). Она не диктует повседневную мораль. Как иностранец вы находитесь вне конфуцианской системы обязанностей (giri), которая контролирует большую часть поступков японцев. К вам относятся как к чужаку, но вы вольны делать всё, что вам захочется, соблюдая известную осторожность.

Там нет публичного насилия, нет оружия, а мафия занимает свою нишу. С Японцами очень легко ладить, люди здесь наивные и честные… А их женщины! Их тонкая сдержанность, без ложной стыдливости, их горячая восточная страсть, замаскированная изящной невозмутимостью. Когда же огонь пробивается наружу и пускает цвет… Берегись моряк! Это запросто может стать концом твоей одинокой жизни.

Японцы люди очень пылкие, но их с детства приучают сдерживать свои эмоции, скрывать чувства, постоянно носить на лице неподвижную улыбку. В конце концов они теряют естественную способность к самовыражению, превращаются в эмоциональную бутыль. Ни малейшей ряби на поверхности, ни волн, всё выдаётся наружу строго дозировано. Каждый умеренно счастлив. В строго определённых рамках они достигли значительной изощрённости, но они постоянно в напряжении, как бы не выйти за границы предписанного им счастья. Им незнакомо безудержное веселье и сокрушительная горечь печали. Спонтанные эмоции сначала моделируются на компьютере, потом тщательно репетируются до совершенства. Они смотрят на жизнь, но не участвуют в ней, слушают музыку, но не танцуют. Они

напряжённые и скучные, принимают концепцию что гражданин имеет обязанности, но не имеет прав. Даже их мечты устанавливаются в узких границах, которые общество считает правильными. У молодых людей могут быть мечты, не подходящие под установленные правила, но они не бунтуют, а ждут пенсионного возраста, когда их социальные обязанности будут выполнены и им будет позволено отклониться от строгостей работы и семейной жизни. Не многие могут лелеять мечту так долго, и не у многих после шестидесяти хватает здоровья, чтобы осуществить свои мечты. И они боятся. Боятся быть не такими как все. Быть отличным от других, значит быть плохим. В японском языке слово «chigau» имеет два значения — не такой и неправильный.

Поэтому они стараются быть одинаковыми. Различить их можно по ролям, которые они играют. Японцы любят униформу, потому что в униформе не может быть ошибки в твоей идентичности. Разодетые секси девчонки, это молодые женщины в поисках мужа, одетые просто, с равнодушным взглядом, это замужние. В Японии считается, что замужняя женщина не должна выглядеть привлекательно, и они становятся тусклыми и невзрачными, независимо от возраста, старые или молодые. Мужчины работающие в офисе носят чёрные костюмы. По покрою невозможно отличить вахтёра от генерального менеджера. Болезненно зелёного цвета униформа рабочих. Школьники старшеклассники в тёмно-синей униформе, даже по воскресеньям. У всех одинаковые лица, выражающие смиренную усталость, скуку от абсолютно предсказуемого, гарантированного будущего.

Япония хорошее место для длительного перерыва после долгого бродяжничества, чтобы привести в порядок лодку. Вы найдёте себе работу и девушку. Проблемы с визой разрешимы. Летом можно немного походить в море, подобрать то, что может пригодиться на лодке из того, что выбрасывают рыбаки. И, прежде чем это заметишь, очередной год прошёл. А ты всё мечешься от любви к ненависти и обратно. Легко найти причину, чтобы остаться ещё: работа, изучение языка или женщина. Я признаю себя виновным по всем трём пунктам. Но японцы, это в первую очередь японцы и с кем бы то ни было другим всегда остаётся огромный разрыв. Тебя воспринимают как «yosomono» или «чуждую вещь», - чужака. Как вещь, даже не персону. Без внешней стимуляции начинаешь терять почву под ногами, раздражаться, Сиденстрикер в негативной фазе становиться слишком тяжёлым. В конце концов приходится уходить.

Корея и русские.

Ночью рыбак протащил меня последние сто ярдов по узкому каналу от песчаного бара в устье реки до их мелководной гавани. Ещё один нелегальный заход в страну. Первые три ночи в порту я спал по шестнадцать часов, нормальная реакция организма на трёхдневное прибрежное плавание.

Корейский офицер поднял меня с постели в одиннадцать часов на следующее утро. Его реакция, сначала недоверие, потом удивление, потом смех. Он дал мне девяносто дней, вместо обычных четырнадцати, как обычно давали в Пусане. И добавил по английски: - Добро пожаловать в Корею.

Дымка и туманы в северо-западных районах Тихого океана большая помеха для мореплавателя. Они опасны, изматывают нервы и могут разрушить все ваши планы. Хотя, есть один вид тумана, который мне нравится. Механизм его возникновения не объяснить с моими школьными знаниями физики. Он возникает и обволакивает всё голубоватой плёнкой, похожей на дым. Он не закрывает вам горизонт. Береговые утёсы в двух трёх милях отлично видны, хотя лишённые мелких деталей, словно картонные силуэты. За ними поднимается другая цепь холмов, тоже голубые, но слегка другого спектра. За ними ещё тянутся горы, цепь за цепью, их оттенок постепенно меняется в зависимости от расстояния. Они все очень хорошо различимы, хотя слегка не в фокусе. Видимость может достигать сорока миль. Подход к берегу в этих условиях прост и безопасен, но немного обманчив, кажется, что ты намного ближе к берегу, чем на самом деле. Я называю его — туман японской гравюры, она занимает видное место в японском искусстве.

Обычный туман, родственник пассатного тумана, очень опасен. Горизонт ограничивается пятью, семью милями и подход к берегу становится рискованным. В такой туман, после перехода в открытом море, при приближении к суше вы не видите её заранее, поэтому единственный выход, постоянно нести визуальную вахту, не важно, насколько вы уверены в своем местонахождении. Даже самый безнадёжный навигатор сделает всё правильно, если будет держать глаза открытыми. Каждый раз, когда я на что-то налетал, это случалось посреди белого дня и я прекрасно знал, где нахожусь, я просто не смотрел.

В тумане вы слепы. Не существует никакого трюка или фокуса чтобы победить его. Плавание в тумане, это единственный случай, когда я полагаюсь на компас и иду по счислению. Но я не доверяю счислению. Вы прокладываете свой курс на карте,

прикидываете пройденное расстояние, но можете быть уверены, что находитесь где то в другом месте. Ваш компас может быть хорошо выверен, лаг может быть очень точным, но даже при детальном знании местных условий невозможно принять во внимание все течения и приливы. Если вы спросите морского кадета, каковы его координаты, он нанесёт на карту аккуратный крестик и обведёт его кружком, второй офицер нарисует кружок гораздо больше, а Благоразумный Моряк ткнёт в карту пальцем и проворчит: - Где то тут. Я знаю только один стопроцентно достоверный способ выяснить своё местоположение — дойти до почтового отделения и прочитать на нём вывеску. Все остальные данные нужно интерпретировать с осторожностью.

В отсутствии переносных почтовых отделений я вложил деньги в секстант. Сейчас, когда у каждого есть GPS и все покупают запасные, самый лучший секстант можно купить с рук за приемлемые деньги. Чтобы располагать точным временем, не нужен Ролекс. Мои безымянные пластиковые наручные часы, которые я купил в супермаркете Дарвина, идут уже много лет на той же самой батарейке, устойчиво отставая на пять секунд в месяц. Пять секунд в месяц! Проверьте свой хронометр. Можно позвонить в местную телефонную компанию, чтобы послушать сигнал точного времени. Или сходите на соседнюю яхту, проверьте по их коротковолновому радио или спутниковой аппаратуре. Помню как раз меня пытался оскорбить самодовольный яхтсмен, когда я готовился к переходу на Мадагаскар. На своей долблёнке я подгрёб к ближайшей яхте и спросил у шкипера точное время. Он посмотрел на меня, на мою долблёнку, на Кехаар и выдал: - Зачем? Точное время нужно только когда идёшь в оффшор. В моём ответном взгляде яда было достаточно, чтобы облезло покрытие на его якоре, за который я держался.

При спокойном море точность астронавигации должна быть плюс, минус пол мили, при использовании обоих методов: полуденного меридиана или линии положения. При волнении вы уже получите отклонение в три-четыре мили. В пасмурную погоду, при перекрёстном волнении и рваном горизонте, для безопасности лучше принять погрешность в десять миль. Но тут не о чем беспокоиться, после трёхдневной болтанки в шторм, без возможности определиться по солнцу, десять миль не такая уж большая погрешность.

Сейчас точность электронных систем превышает точность карт. Земля ведь не круглая и не просто сплющенная с полюсов, это нерегулярная поверхность с выпуклостями, торчащими из неё как глазки из картошки. Вот и попробуйте спроецировать её на

плоскую поверхность карты. У картографов всё получалось, пока не появились эти электронные технологии с их точностью плюс-минус доли секунды. Господи! Одна секунда, это около ста футов, около трёх длин лодки! Возможно это имеет значение для военных, которые платят за эти спутники, морякам же об этом беспокоиться не стоит. Карты дальних уголков земли составлены на основе данных полученных в прошлом веке с помощью секстанта и теодолита и все ошибки сохранились на современных картах. Часто встречаются объекты с надписями: - Отмечено положение в 2,3 милях северо западу от указанного на карте. В среднем определение с помощью секстанта даёт более точные результаты и это не сложная наука. Математические вычисления низведены до простого сложения и вычитания углов. Это ментальный блок, а не умственная неспособность, удерживают людей от изучения астронавигации. Люди всегда относились к ней с суеверным страхом, как к колдовству или алхимии. Японские рыбаки, уходившие далеко в море, никогда не умели пользоваться секстантом. До эры электронной навигации они ходили по счислению и визуальному ориентированию. В Хатинохе я говорил со шкипером 400-тонной плавучей рыбоперерабатывающей фабрики. Он девять раз ходил к Новой Зеландии, по разу в год. Я аж вздрогнул, когда он сказал, что просто шёл по компасному курсу на Японию в течении трёх недель, полагаясь лишь на визуальное наблюдение, на случай если течения отнесут их в сторону. Его зять потерял судно в Микронезии, налетев на риф. Счисление оказалось не точным, а вперёдсмотрящий вахтенный заснул. Шкипер слышал про секстант, но никогда даже не думал научиться им пользоваться. Это не невежество, это высокомерие. Рыбаки с Тайваня ими пользуются. Их финансов не хватает на хороший хронометр, поэтому они ходят «по широтам», определяясь по секстанту, доходят до нужной широты и идут на запад или восток, пока не достигнут нужного места. Опять же, визуальная вахта при этом очень важна.

Самые сильные туманы возникают на стыке двух течений на юго востоке Корейского полуострова. Тёплое Цусимское течение, ответвление Куросио встречается с холодным Корейским, идущим от Сахалина. Там где они сталкиваются, образуются водовороты и постоянные туманы. Воды там богаты рыбой и всегда полно рыбацких судов. Во время смены муссона ветер бывает только при прохождении тайфунов, иначе стоит мёртвый штиль.Однажды в сентябре меня несло мимо порта Пусан со скоростью два узла пока я наблюдал знакомый огонь, появляющийся и пропадающий

в тумане. Я два дня боролся с бризом, чтобы войти в струю противотечения и войти в порт. Годом раньше произошло то же самое, ветер тоже стих и я продрейфовал двадцать миль на север за одну ночь. С полуденным бризом я пробивался к берегу и выйдя из тумана стал искать порт. Маленькие рыбацкие лодки вдали направлялись в прогал между холмами на самом краю моей карты. Последовав за рыбаками я плотно посадил Кехаар на песчаную банку возле рыбацкой гавани Чинха. Так началась история с иммиграционной службой, закончившаяся тем, что мне дали визу на девяносто дней.

Я облачился в свой комбинезон и поехал автостопом за двадцать миль в Ульсан, чтобы обменять деньги в банке. Окружающий пейзаж, сплошной бардак, двадцать миль сплошных фабрик, нефтеперегонных литейных и плавильных заводов, а за ними яблоневые сады, рисовые поля на террасах и крохотные деревеньки с каменными стенками и домами не выше человеческого роста. Все эти идиллические отголоски прошлого прорезает беспощадная десятиполосная автострада - прямая и почти пустая. Эти дороги были построены американцами после Корейской войны для быстрой переброски войск. Полная инфраструктура, на которой местные «чеболи» (крупные финансово промышленные группы) вырастили раздутую экономику.

Чеболи, это огромные экономические конгломераты, которые построили, владеют и управляют Кореей. Daewoo, Hyunday, Samsung, SK и LG самые крупные из них. Они огромны и доминируют надо всем. Hyunday строит новый порт в Чанги, в Сингапуре, рекультивируя сотни квадратных миль земли, в качестве побочного бизнеса к своим корейским интересам: банкам, землевладениям, морским перевозкам, судостроению, производству автомобилей и грузовиков, торговым центрам, постройке жилья и социального обеспечения для армии своих сотрудников. Их нельзя назвать просто компаниями, размеры их бизнеса просто гигантские. В момент вынужденной ликвидации в 1999 году у Daewoo необеспеченный долг был больше, чем национальный долг индустриальной страны средних размеров, таких как Польша или Малайзия. Когда они были вынуждены признать свою несостоятельность, закончилось корейское экономическое чудо и валюта потеряла половину своей стоимости за неделю.

В Корее, всё что вы видите вокруг, сделано в Корее. Чеболи вынудили правительство установить такие пошлины, что цены на импортные товары стали неконкурентоспособными. Отсутствие конкуренции плохо влияет на качество. Наклейка «Made in Korea»

не является синонимом долговечности и точности. За рубежом вы не встретите много корейских автомобилей. Это напомнило мне экономику Восточной Европы двадцатипятилетней давности — изолированная, защищённая пошлинами. Почувствовав ветер перемен она задрожала и простудилась.

Я бродил по широким пыльным улицам Ульсана как настоящий иностранец, в культурном тумане, смотрел и ничего не понимал. Корейский алфавит не похож ни на что, сами корейцы слишком равнодушны чтобы изучать иностранные языки и не заинтересованы в общении с чужаками. Торговцы часто ведут себя грубо, рестораны отказываются обслуживать, указывая вам на дверь. Если вы увидите на улице белое лицо, то русский язык вам поможет гораздо больше, чем английский. Корея, это место, куда имеющие деньги русские с Дальнего Востока едут за покупками. В Пусане даже есть Раша Таун, по аналогии с Чайна Таунами в других городах. Он находится в одном квартале от станции Пусан на Тексас стрит. Аллея с боковыми ответвлениями на которых сгрудились пятьдесят..шестьдесят ресторанов и бесконечное количество магазинов и дилерских контор. Все вывески только на русском и английском, цены те же, что на рынке Кукче или в подземных аркадах. К оплате принимают воны, но больше в ходу доллары. Хозяева бизнеса в основном этнические корейцы, семьи которых были переселены японцами на Сахалин. После войны они вернулись и использовали свои знания и контакты в России. Потребовалось некоторое время, чтобы привыкнуть к тому, как краснолицые корейские мамаши перекрикиваются друг с другом на чистом, без акцента, русском. Конкуренция между ресторанами жуткая, клиентов мало. В каждом заведении есть свои зазывалы, группа сильно накрашенных русских девушек, хватающих посетителей за рукава. Большинство из них приехали с Сахалина и подрабатывают проституцией. Русским в Корее дают визу на девяносто дней, поэтому девушки работают много, копят деньги и через три месяца возвращаются домой. В ресторанах подают настоящие русские блюда а не их имитацию: блины, борщ, голубцы, шашлык. В некоторых заведениях вас пытаются надуть, в других действительно относятся с заботой. Днём бизнес почти не идёт - пиво, водка, бухающие моряки появляются к ночи. Корейские клиенты приходят не за пищей или выпивкой, они приходят из за девушек. Дважды в месяц из Владивостока приходит паром. Некоторые девушки получают четырнадцати дневную визу, работают две недели на улице и со следующим паромом возвращаются назад. Русские не сильно беспокоятся о документах, если мужчине удаётся найти работу на стройке или в

небольшой компании, он остаётся. Многие парни с Сахалина наполовину корейцы их лица легко сливаются с толпой корейцев

В этот раз я ехал автостопом в Ульсан, чтобы как то сменить обстановку после Пусана. Между ними есть небольшая разница. Оба они грязная разбросанная индустриальная пустошь без какого-либо выраженного центра, от одного нужного места до другого очень далеко, но такси дёшевы и не пытаются облапошить. Я предпочитаю Пусан лишь потому, что после шести визитов знаю как там ориентироваться. Я знаю где хочу выпить утром хороший кофе, где поменять деньги в воскресенье или почитать свежую российскую газету, купить дешёвые CD диски, бухту полудюймового троса, женьшеневый чай или сушёные водоросли.

Корейские контрафактные CD это не пиратские копии известных записей, это настоящие нелегальные съёмки сомнительного происхождения с искажениями звука, что придаёт им особенный вкус. В уличных киосках их нет, самые лучшие диски я находил в супермаркетах, некоторые, настоящее сокровище, невероятно дёшево. Три доллара за диск Элвиса Пресли лабающего на гитаре на концерте в маленьком городке, вокал периодически заглушается визгом тинейджеров, молодой Эрик Клэптон, паясничающий с хозяином ночного клуба, Джимми Хендрикс, играющий с друзьями на своей лондонской квартире. Как фантазии Шопена в исполнении Артура Рубинштейна оказались в этой кампании, за пределами моего понимания.

Я купил трёхкиловаттный трансформатор чтобы включать японский мусор в сеть 220 вольт. Трансформатор это не точное изделие, просто две медных обмотки вокруг сердечника. «Made in Korea» достаточно хороши для этого.

Корея, или точнее, две Кореи, являются частью огромного котла политических аномалий и географических странностей, в котором варится почти весь Дальний Восток. Там есть две Кореи и четыре Китая (Тайвань, Китай, Гонконг и Макао). Архипелаг островов Спратли, в Южно-Китайском море, активно оспаривается пятью различными государствами. Южные японские острова находятся всего в сотне миль от Тайваня и в тысяче от Токио, зато на севере Россия начинается всего в восьми милях от Хоккайдо, от Москвы половина глобуса. История отношений между Россией, Японией и Кореей кровавая, грязная и полна глубоких взаимных претензий. Никто ничего не забывает. Император Хирохито, именем которого японцы творили зверства, умер всего десятилетие назад. Старые японцы открыто гордятся своим захватническим империалистическим прошлым. Рыбак пенсионер, лодка которого была пришвартована в Токуяма через

одну от Кехаара, в возрасте десяти лет был солдатом имперской армии и убивал людей. В конце войны он попал в плен в России, сажал картошку, строил автомобильные и железные дороги, работал на заводах в Сибири. Поражает набор ругательств и матерных выражений которые он всё ещё помнит, пятьдесят лет спустя. Домой он вернулся в возрасте тринадцати лет и был очень горд своим опытом. Казалось, что с тех пор его жизнь катилась лишь вниз, словно он достиг своего пика в детстве.

Пьяные рыбаки часто хвалились мне, что Корея раньше была японской, и должна и впредь быть таковой. Корейцы же считают лежащий в Корейском проливе японский архипелаг островов Цусима по праву корейским. Школьный географический атлас в Японских школах изображает Корею, пол Сахалина, Курильские и многие из тихоокеанских островов, как территории подконтрольные Токио. Японцы импортировали более миллиона корейцев, в качестве рабской рабочей силы для работы на заводах и полях, обращаясь с ними не по человечески. Даже сейчас, четыре поколения спустя, их потомкам отказывают в японском гражданстве. В Японии назвать кого то корейцем, тяжёлое оскорбление. Двадцать пять тысяч жертв атомной бомбардировки Нагасаки были корейцы, работавшие на морских верфях Мицубиши. Об этом можно прочитать лишь на маленькой деревянной табличке, установленной на дереве растущем в бывшем эпицентре взрыва.

В последние дни Второй Мировой Войны Сталин приказал аннексировать четыре южных острова Курильской гряды, принадлежавших противнику, Японии. С тех пор они принадлежат России. Япония настаивает, что это их территория. Они не подписали никакого формального договора о прекращении военных действий и, с технической точки зрения, государства до сих пор находятся в состоянии войны. Царь Борис, в лучшие дни своего правления, пообещал разрешить этот вопрос (хотя вернуть острова не обещал) и подписать мирный договор до 2000 года. Но вскоре на него навалилось множество проблем, гораздо более важных, чем четыре скалы в океане на другой стороне земли, продуваемые ветрами, и вопрос остался открытым. Тем временем переговоры по поводу повседневной экономической жизни в регионе дали свои результаты. Эти острова, голые вулканические утёсы, во время короткого летнего периода постоянно покрыты плотным туманом. Море вокруг них, это самые богатые и мало используемые воды в мире. Цены на лосося и королевских крабов на рынках Хоккайдо достигают ста долларов за штуку. В Токио, в несколько раз дороже. Спорные острова находятся всего в тридцати минутах плавания от берегов

Хоккайдо. Под покровом тумана японские рыбаки пересекали границу и ловили крабов и лосося. Советские пограничники ловили их, заставляя остановиться с помощью стрельбы прямо по курсу, буксировали на Сахалин, а потом отпускали, после уплаты жирного выкупа..., пардон, штрафа. Всё это прекратилось два года назад. Японцам стали продавать квоты на вылов рыбы. Кроме оплаты, им ещё пришлось открыть порты Хоккайдо для русских рыбаков.

В результате сонный, депрессивный рыбный порт Отару, в часе езды от Саппоро, переживает бум. До этого соглашения не более двух дюжин российских судов заходили сюда, и их не очень жаловали. В этом году количество судов перевалило за четыреста. Они приходят ради шопинга. Мэр Отару признаёт, что без русских городу пришлось бы туго. Они привозят деньги, и это хорошо. Японцам не нравятся только две вещи: как русские ездят и их собаки. Самый востребованный товар в списке покупок у русских это подержанные автомобили. Они грузят их на палубу и везут через море. Представьте себе здорового парня с Сахалина, который покупает первую в своей жизни машину. Он заплатил за старую Тойоту и обмывает это событие со своими товарищами большим количеством водки, после чего едет на рыболовецкий причал. Машину он прежде никогда не водил и к тому же пьян в стельку, поэтому автомобиль с причала оказывается прямиком в воде. Шеф спасательной службы Отару уже устал доставать затонувшие в порту автомобили. Он не может их просто оставить там, порт мелкий и автомобили представляют препятствие для навигации, их приходится доставать.

Другой повод для жалоб — собаки. Русские собаки это не ласковые псинки, виляющие хвостом, это доберманы или немецкие овчарки, сильные, свирепые, натренированные защищать хозяина и его имущество в дикости российского беззакония. В Отару прежде никогда не видели подобных зверей. Японские представления о большой собаке это толстый, неповоротливый золотой ретривер. Русские выпускают своих собак на прогулку без поводков. Соскучившись за долгое время нахождения на борту псы резвятся в тихом японском городке, наводя ужас на окружающих. Русские берут на берег собак не по глупости или наивности. Торговцы подержанными автомобилями во всем мире, это низкая форма жизни, и пара поджарых доберманов, рыскающих по автомобильной свалке, гарантируют быструю и выгодную сделку.

Я никогда не жил в России, но я этнический русский и русский, мой родной язык, поэтому я получал огромное удовольствие от встреч с русскими бродягами, выплеснувшимися

во внешний мир с тех пор, как Горби и Раиса порушили империю. Профессор английского на Хоккайдо, одноглазый дрессировщик медведей в цирке Саппоро, команда затонувшего китобойного судна в Дурбане, проститутки на Тексас Стрит в Пусане, плотник-нелегал в Корее, рыбак-краболов с Камчатки. В супер защищённой Японии и каменнолицей Корее русские как свежее дыхание жизненной энергии, постоянная интрига, постоянное движение.

С японской иммиграцией русские испытывают те же проблемы, что и другие иностранцы. Нам здесь не рады. Но русские очень креативны в вопросах получения визы. Для экипажа российской яхты единственный способ получить визы в Японию, это участие в официальной японской регате. Японцам нравится придавать международный статус спортивным мероприятиям, пусть даже единственными иностранцами будут русские. Так яхта из Владивостока получает приглашение для участия в регате на Хоккайдо. Они делают визы и делают всё для того, чтобы прибыть часа на три позже, чем необходимо для участия в гонке. Но у них есть визы. Хотя, японские яхтсмены понимают ситуацию и не возмущаются. Многие русские приезжают по трёхмесячной туристской визе и работают нелегально, так же как я делал это в течении двух лет. Хотя, имея туристическую визу, привезти с собой самолётом сибирских медведей, это уже трюк другого уровня. Именно это сделал Саша, молодой дрессировщик медведей с Украины. Один глаз у него не видит из за катаракты. Русские знают правила игры, они заводят нужных друзей. Саша работал в цирках Франции, Аргентины и США, а последние шесть лет в Японии. Он мог получить лишь трёхмесячную туристическую визу, без права продления, поэтому он договорился с государственным цирком на шесть месяцев в год, погрузил своих медведей в грузовой самолёт и прилетел в Японию. Официальной причиной его поездки был осмотр достопримечательностей. Когда цирк шапито перемещается, он работает вместе с японскими рабочими, получая ту же зарплату, что и они. Это намного больше, чем он зарабатывает за свои выступления на сцене, не смотря на то, что он является звездой цирка. Мой друг, видевший его выступление, подтвердил, что он действительно великолепен.

Однажды утром Саша пришёл на Кехаар, принёс русские книги и газеты. Мы пили кофе и он рассказывал мне истории из жизни посткоммунистической России. Суровые, жестокие, забавные, но никогда грустные или жалостливые. Его мать, теперь вдова, вернулась на Украину и выживает на пенсию, которой хватает на оплату двенадцати дней за аренду её

однокомнатной квартиры, да и то её не платили уже восемь месяцев. Таков был ответ Бориса Ельцина на сокрушительную инфляцию. Обнаружив, что закрома пусты, он не стал печатать больше ничего не стоящих банкнот, он просто перестал платить своим рабочим. Инфляция вскоре остановилась. Как выживал народ? Как он обычно делал это в России: в бедности, благодаря смекалке, находчивости и тяжёлой работе. Хочешь выжить, нужно посадить картошку, где-нибудь за городом, и лучше её охранять с оружием, так как ночью могут прийти и подкопать клубни, оставив кусты стоять. Если есть запас картошки на зиму, с голоду не умрёшь, а что будет к ней, зависит от обстоятельств и способностей. Бизнес ещё жив, распространено мошенничество, бандитизм — норма.

Саша купил в Японии старый микроавтобус, чтобы отправить его жене в Москву. Перевезти его судном до Владивостока и перегнать по суше было невозможно. О проблемах Чечни и Дагестана писали все международные медиа, но огромные малонаселённые участки России тоже не были под контролем центрального правительства. Огромные территории Сибири управлялись вооружёнными бандитами из бывших военных и сотрудников КГБ. Они контролировали около тысячи километров Транссибирской железнодорожной магистрали, огромный перегон, там где нет параллельной дороги. Автомобилем можно проехать только зимой, по замёрзшим рекам. Перевозка по Транссибирской магистрали, тоже лотерея. Несмотря на хорошо вооружённую охрану, товарные поезда выезжали из бандитской зоны изрядно пограбленными: автомобили без колёс, контейнеры пусты. Для Саши самым безопасным способом было погрузить минивэн в контейнер и отправить морем в Хельсинки, в Финляндию, а оттуда, через границу, доехать самому: - Дальше уже просто. Могу себе представить. Одноглазый дрессировщик медведей ни перед чем не отступится.

Русская валюта — рубль. Но с того момента, как империя развалилась, было напечатано множество разных банкнот, которые быстро теряли стоимость. Народ быстро приспособился. Сбережения хранили дома, под матрасом в наличных американских долларах. Общее количество припрятанных долларов трудно представить, но американские банкиры отнеслись к этому серьёзно. По их подсчётам суммы были умопомрачительные. Когда Федеральный резерв начал выпускать новые сто долларовые купюры, руководитель Резервного банка лично поехал в Москву и провёл там неделю, объясняя особенности новой валюты. В Корее я читал брошюру на русском о том, как определять фальшивые американские доллары разного

уровня качества, ходящие в России. Очевидно, самые качественные подделки из Северной Кореи. Они делаются из тех же материалов используя те же технологии, что и настоящие. Даже эксперты чаще всего не могут установить их поддельность.

Я встречал русских в самых неожиданных местах и ситуациях. После развала Союза, российский военный флот решил избавиться от своих стареющих кораблей. Авианосцы{2} были списаны, разукомплектованы до голых корпусов и проданы на металлолом. Но немногие верфи способны переработать на металлолом суда такого размера. Тогда самая большая в мире верфь по разборке судов на металл была в Гадани, в Пакистане. Это даже не верфь, а большой пляж к западу от Карачи. Суда заводят на пляж в высокую воду, режут и продают на плавильные заводы. Туда и были проданы советские авианосцы{3}. Первый из них вышел из Мурманска, на севере России на буксире и дошёл только до Норвегии - не очень далеко. В шторм он сел на рифы, так, что снять его было невозможно. Он и по сей день стоит там на камнях.*{4}

Второй тоже вышел на буксире. Вернее это был не буксир, а старое китобойное судно, переоборудованное для этих целей, когда китобойная индустрия закончила своё существование. Это было совершенно не подходящее для буксировки через пол мира огромного бездвижного монстра судно. Можно только восхищаться мастерством команды, сумевшей выполнить эту невозможную задачу, протащить корабль через всю Атлантику и обогнуть мыс Доброй Надежды. Потом удача отвернулась от них. Едва выйдя в Индийский океан они попали в шторм у побережья Наталя. У маленького китобоя не было никаких шансов против волн. Буксирный трос порвался, они попросили помощи. Несколько больших океанских буксиров были высланы из Дурбана. Корабль отбуксировали в порт и сразу арестовали, так как денег для оплаты спасательной операции не было. Китобойное судно стояло у причала соседнего с арестованным кораблём. Команда, без копейки денег, ожидала решения суда. Они не получали зарплату девять месяцев, а теперь их компания обанкротилась. Они не были фаталистами, скорее реалистами и неустанно обдумывали авантюрные планы выхода из положения. Я пришёл на корабль посмотреть, чем там можно поживиться, оказалось ничем - корпус был совершенно голый. Ни куска медного провода, где-нибудь на переборке, снято было абсолютно всё. Единственной ценной вещью там был огромный винт, лежащий в трюме. Команда пыталась продать его, чтобы разжиться наличкой. Меня привлекли в качестве переводчика. У нас был индиец, скупщик цветных металлов, готовый купить, и

деньги у него были. Единственная проблема была в том, как тридцатифутовый винт вывезти за ворота таможни и из порта. Мы не успели решить эту задачу, так как корабль был выставлен на аукцион, продан и его утащили из порта в Гаддани Бич. Китобой встал на якорь на рейде, за пределами порта. Жаль. Ещё бы недельку и мы нашли бы способ обойти таможню. Русские очень изобретательны.

Другую русскую команду я встретил в Пусане. Это был большой рыболовецкий траулер, плавучий рыбозавод, который мог находиться в открытом море месяцами. Они зашли на верфь в Пусане для ремонта и переоборудования. Очень много работы было. Пока шёл ремонт, рубль обесценился и хозяин разорился. Денег на оплату верфи не было. Обычно в таких случаях судно выставляется на аукцион и, если после покрытия долга от вырученной суммы остаются ещё деньги, они перечисляются обанкротившейся компании. Но у верфи были сомнения в том, что они смогут продать старый траулер. К тому же они не хотели терять свою репутацию, если конфисковать судно, никто больше не придёт на эту верфь. Русский капитан внёс предложение: у него есть лицензия на ловлю, есть квоты, хорошее судно и опытная команда — дайте нам выйти в море и мы оплатим всё уловом.

С финансовой точки зрения это имело смысл, но, как и любой бизнес связанный с морем, здесь был и момент неопределённости: - кто гарантирует, что капитан вернётся в Пусан, как только ему будет позволено выйти за брекватер в открытое море? А если он просто сбежит? Оставить корейских представителей на борту? Вы наверное шутите! Вы видели этих здоровых парней? Они не сомневаясь скормят чужаков собакам. Слабый в России не выживает.

Когда я встретил их в первый раз, переговоры всё ещё продолжались. Команда, совершенно без денег, жила на борту на якорной стоянке, лишь двое молодых парней сходили на берег на портовом катере, который высаживал их на таможенном пирсе, где стоял Кехаар. Однажды вечером они пропьянствовали допоздна и опоздали на последний катер. Ночью никто не повёз бы их на рейд, и не только лишь потому, что они были пьяные и без денег. Но они ничуть не огорчились, пожали плечами, развернулись и снова вернулись в город. Они показали мне все самые дешёвые заведения в Пусане, объясняя по пути свою пьяную философию жизни языком достойным поэта Маяковского: - Большое сердце, открытая душа, неистовая жажда и твёрдые кулаки. Русские идут, «сердцем своим захлестнуть вселенную».

Годом позже в Пусане я слышал от секретаря русского

консульства что случилось с рыболовецким судном. Корейцы не доверяли шкиперу и разместили на борту своих охранников и продолжали вести переговоры. Переговоры ни к чему не привели и капитан потерял терпение. Однажды ночью его ребята скрутили охранников и ушли. Корейские военные пытались организовать погоню, но траулер растворился в тумане и сохранял радиомолчание на пути домой, на Камчатку. Их радостно встретили в родном порту. Задержанные корейцы были представлены перед официальными лицами, обвинены в нелегальном въезде и заключены в тюрьму, что технически было верно, так как у них не было ни паспортов ни российских виз. После этого случая разразился настоящий шторм, когда корейское правительство узнало, как русские отреагировали на явный акт пиратства.

Рыбаку из Чинха, который стащил меня с песчаной отмели, я подарил бутылку филиппинского рома. Он обрадовался и предложил отбуксировать меня из гавани по высокой воде. Я сел на автобус в Ульсан, чтобы пройти таможенные формальности. Таможенники очень забавные - годом раньше в Пусане меня гоняли по трём офисам, а потом содрали четырнадцать долларов за оформление. В Ульсане же на причале они ничего и слушать не хотели про Кехаар и прогоняли меня из офиса. В конце концов мне удалось убедить их шлёпнуть печать на моей японской выездной декларации, как подтверждение того, что я прибыл в Корею. На обратном пути я купил коробку лапши рамен и полный мешок азиатских груш.

На причале в Чинха рыбаки уже прилично отпили от бутылки рома. Был отлив, Кехаар стоял на грунте, наклонившись, опираясь бортом о бетонную стенку. В шесть часов вечера они зацепили всё ещё сидящий на мели Кехаар и потащили его в глубокий канал. Пока дошли до открытого моря, протянули его через две песчаные банки и, наконец оставили в Корейском проливе, в абсолютном штиле сентябрьской ночи.

Тайфун.

Интересно, написал ли кто-то из древнегреческих философов исследование на тему страха. Они похоже анализировали и классифицировали всё подряд. Занимательно было бы взглянуть на иерархию страхов. Многие виды страха так сильно отличаются по своей структуре и влиянию на ваше нижнее бельё, что я думаю, это мало связанные между собой эмоции.

Представьте что вы член команды 30 футового пластикового шлюпа застрявшего в штиль в Малаккском проливе. Ни дуновения ветерка, двигатель неисправен, паруса висят тряпками на мачте. Душный и жаркий день, на небе ни облачка. Шкипер даёт вам маску и скребок и посылает за борт, почистить киль от наросших морских желудей. Вы рады возможности охладиться, одеваете маску и прыгаете в тёплую зелёную воду. Лениво оплываете вокруг лодки, гребя одной рукой, другой держась за трос. Через маску видна плотная стайка маленьких цветных рыбок возле руля. Вы наслаждаетесь приятной прохладой воды, потом ныряете, чтобы очистить днище от морской живности, поворачиваетесь и встречаетесь взглядом с выпученными глазами девятифутовой акулы молот... Я видел, как в такой ситуации парень выпрыгнул из воды на четыре фута в воздух, как дрессированный дельфин в морском цирке. Он запрыгнул прямо на палубу с белым лицом и стучащими от страха зубами: - Акула! Акула!..., и даже не попытался воспользоваться лестницей. Такой вид страха, это просто животный ужас, он может заставить ваше тело нарушать законы физики.

Старшеклассник, пробирающийся в сумерках домой после первого любовного свидания, до смерти боится быть застуканным строгими родителями, но самодовольство от неповиновения сильно компенсирует его беспокойство. То, что он чувствует, сильно отличается от ощущений того клоуна в Малаккском проливе, но на английском и то и другое называется - “fear” - страх.

Небольшой страх всегда присутствует на борту судна, он мобилизует рациональную защиту. Человек, который никогда, ничего не боится, это камикадзе, самоубийца. Но, если страх становится доминирующим чувством, если он настолько силён, что парализует вашу нормальную активность, то лучше оставаться дома. Я помогал перегонять новую, 34 футовую ферроцементную яхту из Новой Каледонии в Сидней. Её владельцы потратили восемь лет на постройку своей лодки, это был крепкий оффшорный круизер, хорошо построенный и

мореходный. Они возвращались из своего первого большого круиза по Тихому океану и оба ненавидели оффшорные переходы. У моря вы всегда встретите два типа людей - люди которые строят лодки, и люди которые ходят на них. Эта пара определённо были строители, не моряки. Женщина была настолько напугана морем, что все одиннадцать дней перехода не покидала каюту, ни разу не вышла даже в кокпит, хотя была отличная парусная погода, свежий, устойчивый пассат в галфвинд. Такой вид страха в море не приемлем.

Чаще всего у круизера-парусника в глубине души гнездится иррациональный страх плохой погоды. Удивительно, но в её ожидании он бывает самым сильным, когда же попадаешь в шторм, страх пропадает. Вы возбуждены, адреналин поступает в кровь. Сначала вы заняты а потом слишком устаёте, чтобы бояться. Единственная негативная эмоция, проступавшая через туман усталости во время тайфуна, это раздражение. Отчего? Я не знаю.

Каждый шторм, через который проходишь, укрепляет уверенность в своей лодке и в себе самом. Ведь если думаешь, что лодка шторм не выдержит, поменяй лодку, или не удаляйся далеко от надёжного порта. Я, когда спустил свою лодку на воду, не имел ни малейшего понятия о том как она себя поведёт. Первый же южный шторм у Эдена принёс мне чувства гордости и удовлетворения и каждый последующий шторм лишь усиливал их. Последняя встреча с полноценным тайфуном полностью стёрла у меня чувство страха перед плохой погодой, вместо этого я стал испытывать глубокое уважение, почти благоговение, перед мощью океана.

Не стоит бояться моря. Оно не злое и не мстительное, оно нейтральное. У него нет нет этики и морали, оно абсолютно справедливо и ни на кого не держит зла. Ему всё равно, плывёте вы по его поверхности или нет, и совершенно плевать, установили ли вы рекорд скорости, упали за борт или обрюхатили девушку из команды. Независимо от того, что вы делаете, море останется прежним, вы не оставите на нём след, но оно оставит след на вас. Вот почему мы идём в море. Глупо рассуждать о вызове морю, о покорении океана. Как можно покорить то, что существовало миллионы лет до вас и будет ещё миллионы лет после? Кому вы можете бросить вызов, так это себе самому, своим страхам, своему мироощущению, гордости, комплексам и предубеждениям. Не вмешивайте сюда море. Это снобизм, пытаться опустить эту безбрежную мощь до своего незначительного уровня. Море не является причиной ваших удач или несчастий, вы сами их создаёте.

Сам я никогда не искал экстремальных условий, дайте мне устойчивый галфвинд 12...15 узлов и я буду счастлив ходить с ним до конца своих дней. Я стараюсь избегать драматических ситуаций и очень консервативен при планировании перехода и оценке шансов столкнуться с чем то серьёзным, плохую погоду воспринимаю как неприятность и не жажду приключений. Приключение это трагедия, которая не случилась. Когда приходят журналисты, с их постоянными вопросами рассказать о штормах, я их разочаровываю. Круизеры в основном ходят в теплых странах. В тропиках, при хорошем планировании, почти всегда можно избежать плохой погоды. Любой здравомыслящий яхтсмен пережидает сезон ураганов в надёжной гавани. Лишь если вы ходите в высоких широтах, вам придётся иметь дело со штормами, ветра тропиков покажутся бризом. В Кэрнс я встретил американца, который провёл семь лет в круизе по Тихому Океану и ни разу не встретил ветер силой в тридцать узлов. Он был шокирован пассатом в Квинсленде, который регулярно превышает 30 узлов. - И часто здесь так штормит? - спросил он меня. - Да, приятель. Каждый день после обеда, девять месяцев в году.

После сорока пяти тысяч миль, пройденных на Кехааре, плохой погоды, о которой вообще стоит говорить, хватит лишь на одну главу, не больше. Самый запоминающийся шторм случился зимой, на западном побережье Японии. Муссонный центр высокого давления 1035 миллибар над Центральной Азией, две депрессии 990 миллибар над Восточной Японией и Кехаар между ними. Два дня устойчивого ветра в пятьдесят узлов, с порывами, бог его знает до скольки, дождь, мокрый снег, жуткий холод, оживлённое судоходство, видимость нулевая. Запомнился он не из за состояния моря, а из за близости земли с подветренной стороны. Обычно, когда сильно дует, я глухо рифлюсь, травлю шкоты и жду в каюте, когда всё закончится. В тот раз я не мог так поступить, мы были слишком близко от земли и всё больше приближались подгоняемые ветром и волнами. Нас могло выбросить на берег Кюсю. Чтобы обойти его пришлось поднять больше, чем минимум парусины. Мадагаскарский брезент сгнил и парус рвало в клочья, панель за панелью, пока я вел лодку через волны, остро к ветру. Мы набрали прилично высоты на ветер и обойдя край Кюсю развернулись на ближайший, лежащий по ветру порт на острове Амами Ошима. В порт зашли без посторонней помощи, с лохмотьями парусины свисающими с голых рей. Семьдесят процентов паруса отсутствовало. Получилось замечательное фото — прибытие Летучего Голландца. Последующие две недели я провёл в парке, примыкающем к рыбному порту Нагахама, за пошивом нового

паруса из старого дакрона, который я подобрал из мусора в маринах Фукуока.

Тайфуны, это совсем другая история. С ними нельзя шутить и нужно избегать любой ценой. Если нужно повернуть назад, чтобы избежать тайфуна, поворачивайте назад. Это не трусость и не паранойя, это благоразумие и хорошая морская практика. Существует только три вида моряков: новички, пессимисты и мёртвые. Благоразумный моряк — пессимист, он верит в закон Мэрфи: - Если что-то может пойти не так, оно обычно идёт не так.

Тайфун, это то же самое, что американцы называют ураганом а австралийцы циклоном. Апокалиптический танец шквалов, глубокая атмосферная депрессия, с ветрами в центре превышающими 64 узла, двенадцать баллов и более (оригинальная шкала силы ветра, составленная адмиралом Бофортом, была без лимита, с определениями до 16 баллов). Для Кехаара пятьдесят узлов, ещё приемлемый для навигации ветер, с глухо зарифлённым парусом он держит курс. При большем ветре лучше идти под голым рангоутом, любой поднятый парус не продержится долго. Лично я не верю в плавучий якорь и драги и придерживаюсь тактики штормования — закрыть люк, открыть бутылку. Кехаар сам может постоять за себя.

Чтобы возник тайфун, необходимо, чтобы океан разогрелся до температуры выше двадцати семи градусов, они редко зарождаются на Дальнем Востоке. Место их зарождения, тёплые воды к востоку от Филиппин. Более тридцати тайфунов ежегодно возникают там, около дюжины из них достигают тех или иных берегов Японии. Тайфун может нагрянуть в любое время, но с конца декабря по апрель они очень редки. Основной сезон тайфунов в Японии с июля по октябрь, а на Филиппинах до Рождества. Он проходит всегда по разному. Один год, за всё лето не было ни одного тайфуна, а в сентябре сразу семь. В октябре тайфун “Zeb” дул со скоростью 160 узлов, а это 300 километров в час. Давление в его центре опустилось до 900 миллибар. Я не могу представить как пластиковая яхта может выжить в этих условиях. И каково будет ваше психическое состояние, если она каким то чудом уцелеет?

В начале сезона, в мае и июне, тайфуны ещё маленькие, компактные, без печально известного «глаза» в центре. Они движутся на запад и север, в сторону Азии и перемещаются медленно. Где то возле Окинавы они ускоряются. Около половины из них поворачивают на северо-восток, обрушиваясь на побережье Японии до сорокового градуса северной широты, после чего отклоняются на восток в Тихий океан, где утихают или превращаются в высокоширотную депрессию. Другая половина

продолжает двигаться на Гонконг, Китай и Вьетнам. На Хоккайдо тайфунов практически не бывает. На юге, чтобы уйти из зоны тайфунов, нужно идти до Борнео. По этой причине Борнео называют — Земля за ветрами. Палаван обычно тоже безопасен, тайфуны доходят туда раз в восемь, десять лет.

В Японии можно ходить безопасно и в сезон Тайфунов. Каждая рыбацкая гавань надёжно защищена от них и предупреждения приходят заблаговременно. У депрессии, возникшей в районе Марианских островов уходит три-четыре дна на то, чтобы развиться в тайфун, и ещё три дня, чтобы достичь Японии. Это и есть ваш безопасный период на переход до следующей гавани и до свежего метеофакса.

Если же тайфун застанет в открытом море, не ложитесь в дрейф до тех пор, пока это не станет абсолютно необходимо, нужно предпринять всё возможное, чтобы достичь наименее опасной зоны, к северу от экватора это означает северо-западный сектор. Этот совет невозможно переоценить. Даже в мощном осеннем тайфуне в ста милях к северо-западу от его центра ветра будут едва около пятидесяти узлов. Хорошо оснащённая круизная лодка сможет выдержать такие условия. Это не тот ад, что творится в юго-восточной четверти. Я говорю вам из личного опыта.

В начальной стадии, когда тайфун развивается и усиливается, он движется медленно, пять-восемь узлов, но уже генерирует достаточно сильный ветер. За три сезона на Дальнем Востоке мне удалось убежать от более чем одного тайфуна, спрятавшись в рыбацком порту, а с некоторыми повезло разминуться по чистой случайности. Я знал, что рисковал и прямое столкновение с тайфуном было лишь вопросом времени. Оставалось надеяться, что когда это случиться, у нас будет достаточно открытого моря с подветренной стороны.

Случилось это неожиданно, в проливе Лусон, когда я в очередной раз шёл на север. Первый раз о своём столкновении с тайфуном я написал в письме, которое отправил своей женщине из первого же порта, куда добрался. Там было примечание: - Когда всё это останется лишь в воспоминаниях и пройдёт боль в усталом теле, я перепишу всё это в рассказ. Пока это просто краткое изложение, без эмоций, объяснений и отступлений.

Потом я подумал, что мало чего достоверного смогу добавить, не исказив факты своими размышлениями, и решил оставить всё как есть. Началось это в среду, третьего июня.

Среда — штиль, абсолютный штиль. Нет ничего более неприятного для моряка парусника, чем абсолютная, с

зеркальной водой, тишина, словно лодка застряла в теплом, вонючем, мельничном пруду. Когда туман приподнимался, были видны горы Северного Лусона. Двое суток полного штиля на траверзе Вигана, на Филиппинах. До этого исправно дул «Хабагат» - юго-западный муссон. Штиль означает перемену погоды.

В четверг после обеда подул лёгкий бриз с противоположного направления, с северо-востока. Я был сбит с толку, северо восточный ветер в это время года может означать приближение депрессии либо атмосферного фронта, но и то и другое начинается с резкого усиления ветра а не с лёгкого ветерка. В острый бейдевинд я карабкался на север, в пролив Лусон. Ветер крепчал всю вторую половину дня, мы шли с неплохой скоростью. Жизнь на борту была приятной, настроение улучшилось.

Пятница — северо восточный ветер не изменился ни на градус. Не было никакой угрожающей зыби, которая может быть приметой приближающегося шторма. Я поменял галс, направив Кехаар на восток, через пролив, в основной поток Куросио, текущий на север. Ветер крепчал, зарифил парус.

Суббота утро — сильный ветер. При тридцати узлах я ещё зарифил парус, оставив лишь верхний треугольник, курс на восток, на острова Батанес. Небо полностью затянуто тучами, дождь и шквалы, никакого шанса определиться с помощью секстанта.

Вторая половина дня. Сорок узлов. Идти на восток, значит пробиваться против ветра, но мне нужно пространство с подветренной стороны. Мы должны уже быть недалеко от островов. Через дымку и шквалы я едва видел на расстоянии одной мили. Ненавижу оказываться в таких условиях между островами, когда нет возможности идти по ветру. Куросио несёт воду со скоростью два узла против ветра, беспорядочное волнение, меня укачивает. Я свернулся на банке, очень плохо, тоска, одиночество, отупление. Зыбь постоянно растёт, волны, высотой четыре-пять метров, идут со всех направлений.

Три часа дня — начался сильный ливень. Ветер по прежнему восточный, не меняется. При нормальной депрессии он давно бы уже сменился на западный. Что бы это ни было, мы пробиваемся против него, и это что то серьёзное и угрожающее.

Четыре часа дня. Ветер немного отошёл, держась по прежнему более сорока узлов. Видимость нулевая. Собрал аварийный контейнер на случай покидания судна, я делал это всего лишь третий раз в жизни и всегда в похожей ситуации, попав в сильный шторм у подветренного берега. В море стальной корпус может пережить что угодно, меня беспокоил берег, куда

нас могло выбросить, ночью я шёл вслепую. У меня не было никакого альтернативного плавсредства, кроме самой лодки, поэтому я покинул бы её только в случае, если мы налетим на береговые скалы.

В герметичный пластиковый бочонок я уложил личные документы, деньги, этот манускрипт, две любимых книги, Nathalis Thesaurus, и маленькую коробку с личными ценностями. Ещё несколько шоколадок.

Настоящего страха не было, была злость, не понятно на что.

7:30 вечера. Вскоре после наступления темноты ветер изменил направление и резко ослаб до 25…30 узлов. Дождь прекратился, по правому борту появился огонь маяка. Насколько я знаю, во всём проливе Лусон есть только один маяк, на самом северном из островов Батанес. Это означает, что мы находимся на шестьдесят миль севернее, чем я предполагал. Физически это возможно, это работа Куросио. Я вздохнул с облегчением, по крайней мере мы ушли от суши.

10:00 вечера. Порвался топенант, державший свободные складки паруса, когда он зарифлен. Старая верёвка не выдержала и парус посыпался в океан. Сражаясь с парусиной, бьющейся на сильном ветру, отбиваясь от рей, я пытался поднять парус на палубу. Со второй попытки мне удалось затащить всё на борт и связать попавшимися под руку верёвками. Ветер сменился на юго-западный, нормальные 25…30 узлов. В кромешной мгле мы летели вперёд под очень маленьким кусочком паруса. Верхняя часть порвавшегося топенанта запуталась на рее и я не мог опустить её ниже, но я был уверен, что это и не понадобится. Завтра, при свете дня, я во всём разберусь.

11:10 вечера. Южный ветер ударил с такой дьявольской силой, что у меня прошла морская болезнь. - Черт! Приятель! Это не какая то там разновидность шторма, это самый настоящий тайфун! Невероятная сила ветра. Я видел шторма, но этот был совершенно из другой категории. Его визг пробирал до костей, я никогда раньше не слышал подобного звука.

Полночь. Дрейф с растравленными шкотами, парусина бешено бьётся на ветру. Если бы я мог, то убрал бы парус полностью, но запутался такелаж. Дождь, сплошная стена воды, летящая горизонтально, каждая капля, как дротик дартс, кажется пробивает кожу. Тонны воды обрушиваются на тебя, когда высовываешься из люка, посмотреть, нет ли поблизости других судов. Беспорядочные поперечные волны часто обрушиваются на лодку. Стальной корпус усиливает внешние звуки. Сначала бьющие в палубу гребни звучали угрожающе страшно, но это

случалось так часто, что превратилось в монотонный фон. Насколько велики были волны я не знаю. Они были большие. Ужасно большие. Каждый раз, когда я высовывался наружу, внутрь заливалось всё больше воды.

00:45 Задраил главный люк, он пропускает слишком много воды. Мы сейчас посреди судоходной линии в Японию. Я молился, чтобы здесь не оказалось другого судна, настолько ненормального, чтобы оказаться в море посреди тайфуна.

01:30 Начал рваться парус. Завязки, крепившие его к рее рвались одна за одной, парусина на ветру истрёпывалась в клочья. Я выбрался на палубу с ножом, цепляясь за центральный поручень, совершенно ничего не видя из за ливня, обрезал оставшиеся верёвки, чтобы спасти парус. Прижал его к палубе и привязал, чтобы не унесло в море. Рея, запутавшаяся в такелаже, дико металась над головой. На палубе я работал голым, никакая штормовая одежда не сможет защитить от такого количества воды. И я даже не думал о страховочном тросе. Болтанка была настолько жестокой, что я был счастлив, что пятнадцать минут спустя сумел забраться обратно внутрь. Сделал поворот через фордевинд под голым рангоутом, направляя лодку в сторону от Тайваня и от судоходной линии.

01:45 Крен 90 градусов. Нас положило на борт. Огромная волна подхватила Кехаар и грубо бросила шесть тонн стали в воду. Мачта встала горизонтально, на момент коснувшись воды. Я, вместе со всем содержимым лодки, перелетел через всю каюту. Ударившись, сломал что-то из деревянных деталей и заработал большой чёрный синяк на колене. Лодка встала сама.

Приподнял люк на несколько дюймов: мачта стояла на месте, парус привязан к палубе. Я привязал румпель, так чтобы мы шли по ветру и задраил люк. Даже под голым рангоутом мы шли довольно быстро. Волн больше не было слышно, всё заглушал ливень.

Кехаар пережил нокдаун без структурных поломок, но внутри...! Вы не можете себе представить, в какую плавающую помойку превратился Кехаар после того, как лёг мачтой на воду! Все его содержимое оказалось на левом борту. Все кастрюли, сковородки, банки с болтами и гайками, все запчасти и продукты, всё вывалилось наружу. Видимо мы легли больше чем на девяносто градусов, так как многие вещи улетели вверх. Стекло, разбившееся о металлический корпус, разлитый ацетон и растительное масло, специи, гвозди, рассыпанные по всей каюте. Закрывающие трюм слани поднялись и высыпались все припасы, даже двести метров якорной цепи, весом в пол тонны, были разбросаны повсюду. Слетела крышка с ящика с картами, они

рассыпались, и мокли теперь вместе с остальным мессивом. Двухфунтовая стеклянная банка с солью пролетела через всю каюту и врезалась в CD плеер. Каким то чудом, ни она ни плеер не пострадали.

Я забрался на мокрую банку. Всё, что было сложено под банкой, тоже повылетало, матрас мокрым комком лежал в углу. Я постелил его и улёгся свернувшись сверху. Сна не было, я стал размышлять: корпус цел, мачта стоит, кости тоже целы. Этот ад не может длиться вечно. Ветер поменялся на южный, значит мы уже миновали центр тайфуна. Он должен стихнуть, нужно дождаться утра.

Воскресенье. 4:30 утра. Предрассветные сумерки. Тело болит после падений. Кое как дополз до люка, пописать и оглядеться вокруг. Мои самые большие опасения рассеялись, никаких признаков земли, судов тоже нет. Ветер стих до 10...15 узлов. Сильный ливень, но монструозная зыбь начала успокаиваться. Назад на банку. Сна по прежнему нет.

6:00 утра. Сначала самое главное — нужно привести в порядок шкипера. Колено болит адски, остальное тело просто уставшее и мокрое, со случайными порезами и ссадинами. Пробравшись между битыми стеклянными банками, я раскочегарил керосиновую горелку. - Благослови Бог шведскую инженерную мысль, даже нокдаун не вывел «Примус» из строя. Горячий суп с лапшой и сушёными водорослями, первая еда за два дня. Нашёл только ложку. Никогда не пробовали есть китайскую лапшу ложкой?

Одна стеклянная банка врезалась в картинку с изображением Гандальфа. Гандальф устоял, банка разбилась, усыпав сиденье и штурманский стол осколками и мелкими ржавыми гвоздями, которые в ней хранились. Я расчистил небольшое пространство на полу и ел там, сидя на горке ржавой якорной цепи.

Теперь следующее — привести лодку в движение. Выбрался на палубу, волоча за собой больную ногу. Я не мог её согнуть, но мог на ней стоять. На палубе всё переместилось на левый борт или за борт. Сдутый «Зодиак» и два кранца из покрышек болтались в воде. Деревянные козлы для крепления паруса с реями на стоянке в порту, те и вовсе исчезли. Якорная цепь выпала за борт и висела в воде. Я медленно поднял всё снаряжение на палубу, закрепил и стал думать, как разобраться с такелажем. Ползая по корме я наконец заметил: - «Джереми», мой ветрорулевой, ещё из Австралии - он пропал. Мой неустанный рулевой! Всю верхнюю часть оторвало и унесло. Мой доблестный член экипажа кормит рыб. Покойся в мире, приятель. Спасибо за всё.

10 часов утра. Идём. Поставил всё, что смог. Заменил порванные верёвки, все, кроме истёртого фала. Запасная верёвка у меня была, но, чтобы заменить её, нужно было лезть на топ мачты. Я не чувствовал в себе достаточно сил, чтобы карабкаться по столбу на этой дикой болтанке. Божьими молитвами, глядишь и этот дотянет до ближайшего порта.

Полдень. Пасмурно. Нет солнца, чтобы определиться. Но даже если бы оно и было, мало бы чем помогло. Сегодня солнце здесь стоит в зените, прямо над головой, и для полуденного определения бесполезно.

Я был совершенно изнурён, слаб как муха. Чувствовал себя как во время приступа малярии, которую подхватил в Палаване. Ни за что больше не буду принимать эти проклятые местные таблетки, от их побочных эффектов можно отойти в мир иной. Принял чистый хинин, который остался у меня ещё с Африки, рухнул на сырую постель, но заснуть не мог. Всё воняло плесенью. Сколько времени я так провалялся, не знаю.

Понедельник. Два часа ночи. Темно. Я пришёл в нормальное состояние. Почти... Звёздная ночь, сильный южный ветер. Рулю вручную, лодка сёрфит на больших волнах. Ни малейшего понятия, где мы находимся, но волна успокаивается, ветер держится свежий, идём быстро. Протянул аварийный фал, параллельно старому потёртому, на всякий случай.

Вторая половина дня. Вышло солнце. Я сижу в люке, сушу старое тело, расстелил для сушки заплесневевшие одеяла, проветриваю воняющие влажные полотенца. Пора бы уже начать собирать битое стекло.

Вторник. Вторая половина дня. Мы вошли в порт Хирара на острове Миако. Пока удалось избежать японской бюрократии. Портовый офис был закрыт, но библиотека, дверью рядом, ещё открыта. Я просмотрел в газетах метеосводки за последнюю неделю. Это был тайфун номер три, его центр пересёк наш путь в субботу ночью, давление 960 мб. Филиппинские газеты называли его — тайфун «Этанг». Про ночь в субботу они сообщали, что вблизи центра тайфуна дул устойчивый ветер восемьдесят пять узлов, с порывами.

Я мог бы избежать самых сильных ветров в центре, если бы ушёл с траектории тайфуна влево, как этому учат книги, но я не мог рисковать налететь на острова. По крайней мере я точно узнал, из чего сделан Кехаар, не каждая лодка сможет пройти через тайфун с такими незначительными повреждениями.

Годом позже, в том же самом районе, в проливе разделяющем Филиппины и Тайвань, мы попали в стационарный тайфун на

целых четыре дня. Я пытался убраться с его пути, но единственной подсказкой к пониманию ситуации было направление ветра, а он постоянно менялся. Стационарный — означает, что он крутится на одном месте, усиливаясь и раздумывая, куда податься. Ветер достиг такой силы, что невозможно было больше нести никакой парусины, я просто пустил связанный тюк паруса по ветру. Всё это время Куросио несло нас со скоростью два узла на север, в сторону Тайваня. Четвёртой ночью большая волна подняла Кехаар и перевернула его дном вверх. В это время я лежал на полу каюты, на штабеле досок, которые вёз в Японию. Доски упали на меня и я оказался под ними на потолке каюты. Когда следующая волна поставила лодку в нормальное положение, доски снова упали на меня.

Я чуть приоткрыл люк. Мачта стояла на месте, голые реи дрожали на ветру, в остальном палуба была чиста, с неё смыло всё. Исчез динги, вместе с поручнем, к которому был привязан, треснул румпель в головке руля, ветропилот смыло полностью, кранцы, верёвки, всё что было привязано на палубе, исчезло.

Стояла непроглядная темень. Я закрыл люк и услышал, как в каюте перекатывается вода. Мы набрали около пятисот литров через вентиляторы и слабые уплотнения люка. Всё, что было в лодке сместилось на один борт и она лежала с креном в сорок пять градусов. Я чувствовал вкус крови, стекающей по лицу со лба, рассечённого, когда на меня свалились доски. Для страха и эмоций не было времени. Найдя ощупью в этом хаосе ведро, я принялся отчерпывать воду и перераспределять грузы, пока лодку не перевернуло ещё раз.

Таможенник в Хирара глянул на одеяла и куски брезента, которые я растянул на реях, импровизируя аварийный парус, и лишь покачал головой.

Это было моё последнее путешествие в Японию.

Эпилог.

Дважды я пытался закончить «Муссон дервиш», но он не хотел заканчиваться. Первый раз в Японии, дойдя до восточных границ муссонов и устав от проблем Азии, я собирался развернуться спиной к муссону и уйти куда-нибудь в иные места. Тогда я написал концовку этой истории, довольно драматическую. Чтобы подготовить лодку к длинному переходу, я ушёл на зиму юг, на Филиппины и, получилось так, что оказался в нужном месте в нужное время. В Палаване мне встретилась компания, которая вывела меня из кататонического ступора, в который я впал в Японии. Они снова пробудили мои давние, спящие в сознании мечты, и я написал ещё одну концовку, с романтическим окрасом. Не такую эффектную, как первая, но приемлемую. Оба варианта долго лежали в ящике стола, я надеялся извлечь из них отдельные части, но как черновые наброски, они никуда не годились. «Муссон дервиш» произвольно заканчивается в «Голубой морковке» - приятном пляжном баре в Эль Нидо, Палаван, где владелец, толстый панк из Швейцарии. В моей жизни появилась женщина, словно сошедшая с картин Альфонса Муха, и следующие пять лет мы жили в арендованной рыбацкой лачуге в уединённой кокосовой роще, зарабатывая на пропитание рисованием, переплётом книг, постройкой местных лодок. Кехаар не продаётся. После очередного сурового плавания в Японию и ещё одного тайфуна, я пришвартовал его в манграх, до тех пор, пока не придёт время двигаться дальше. Можно было бы ещё очень многое написать, о людях, местах, событиях... Возможно в другой раз.

Крис Ларсен. True gypsy of the sea. (от переводчика)[5]

Июнь 2014 г.

...Около года назад, на просторах интернета я наткнулся на упоминание о книге Криса Ларсена «Monsoon dervish» и, даже не прочитав её, уже хочу перевести. Крис австралиец. Купив недостроенный стальной корпус 34 футовой лодки, он доделал его, вооружил джонкой и отправился в плавание по Тихому и Индийскому океанам без мотора, без радио, GPS, электричества и даже без компаса, из Австралии на Мадагаскар, в Африку а потом в Японию. 45 тысяч миль за семь лет. С деньгами у него тоже было не очень, поэтому за эти годы ему приходилось торговать специями на Занзибаре, собирать трепангов на необитаемом острове, развлекать гангстеров в японском ночном клубе. На шри Ланка его арестовывали по подозрению в терроризме, на Коморских островах изгнали из гавани, он пережил оверкиль на 360 градусов во время тайфуна у берегов Тайваня и, наконец, остановился на Филиппинах, чтобы написать книгу.

Целых семь лет он пытался найти издателя своего произведения, но тщетно, никто не проявлял интереса. Тогда он сам заплатил за печать 200 экземпляров, сам вручную переплёл их, сделав обложки из старых навигационных карт, так что каждая книга получилась уникальной. Первое издание разошлось на набережной в Дарвине за четыре месяца. За ним последовало второе и последующие, а также другие книги, но Крис и по сей день издаёт и продаёт их сам. Поэтому книгу эту купить можно только у него. Я списался с ним, но покупка оказалась, по крайней мере сейчас, невозможной. Книжка, хоть и ручной работы, сама по себе стоит не так дорого, как можно было бы ожидать — 20 австралийских долларов. Но уже пересылка из Австралии удваивает её стоимость, но кроме этого, оплатить её можно только наличными или через Вестерн Юнион, т. к. у вечного анархиста нет банковского счёта. С учётом комиссионных за перевод цена получается великоватой. Об электронной версии автор и слышать не хочет.

После переписки с Крисом интерес к книге у меня удвоился. Он, как оказалось, наполовину русский, его мама была русская а дед советский морской офицер. Крис даже говорит по русски, как он утверждает, без акцента, хотя и признаёт, что лексикон

бедноват, так как в самой России он никогда не жил, его мать вышла замуж за студента чеха и эмигрировала в Чехословакию. В семидесятых годах он нелегально выехал из страны и, после долгих скитаний (о чём он написал в другой своей книге) оказался в Австралии. Сейчас живёт в Дарвине на переоборудованном траулере, зарабатывает на жизнь ремонтом судов, не имеет банковского счёта и принципиально не пользуется продуктами Microsoft. В этом году Крису стукнуло 60, и он решил, что уже достаточно поработал в жизни и оставшиеся до пенсии 5 лет собирается провести в плавании. Сейчас он уже возможно на пути в Африку. После мыса Доброй Надежды к нему должна присоединиться жена, а дальше Южная Америка, возможно Карибы. Где-нибудь там мы возможно и встретимся и я смогу приобрести книгу, у него всегда есть их запас с собой.

Февраль 2015 г.

Я как то писал о человеке по имени Крис Ларсен, о том, что хотел бы перевести его книжку «Муссон Дервиш» о его скитаниях по океану на стальной самодельной джонке без мотора, электроники, электричества и денег. Сейчас ему стукнуло 60 и он снова отправился в путешествие. Мы с ним поддерживаем редкую, и немного странную переписку — я ему пишу по-русски, он мне по английски. Перед выходом с Кабо Верде я отправил очередное сообщение, узнать где он и как. Я знал, что он пришёл в одиночку в Южную Африку и отправился в путешествие по континенту на велосипеде. К нему должна была прилететь жена, ближе к Рождеству они собирались вместе отправиться в Бразилию.

На следующий день получил ответ, эмоциональное письмо, по прочтении которого наши приключения в Африке, а заодно и предстоящий переход через Атлантику, показались мне организованной экскурсией выходного дня. Хочу просто привести его сокращённый перевод. Крис не против.

> Привет Игорь.
>
> Ты застал меня как раз вовремя, мы стоим в Салданья-Бей, в Южной Африке, в 50 милях к северу от Кейптауна. Я обогнул южную оконечность Африки без особых приключений. Натали, моя жена, прилетела ко мне в Кейптаун из Дарвина через Манилу. Мы уже две недели ждём Бразильскую визу, надеемся получить

паспорта завтра. Выйти планируем на следующий день, прямиком на север Бразилии, а именно в небольшой городок Кабеделу, примерно на пол пути между Наталем и Ресифе. Если визы дадут, хотим провести шесть месяцев в Бразилии, потом перейти на Тринидад и Тобаго, на следующие шесть месяцев, прежде чем отправиться по Карибским островам, в Венесуэлу, Колумбию и т.д.... планы гибкие.

Я замечательно провёл в Африке последние пять месяцев. Оставил лодку в недорогой марине в Ричардс Бей и на своём старом велосипеде отправился на север, через Свазиленд и провинцию Мпумаланга, через реку Лимпопо, к руинам Большого Зимбабве, в Булавайо, к водопаду Виктория у границы с Замбией. Потом пересёк пустыню Калахари, всю Ботсвану и Намибию до Атлантического океана в Свакопмунде. За всю дрогу ни разу не проколол колесо, зато всё остальное развалилось.

Свазиленд, волшебная страна, живописные горы, великолепные люди, хорошие дороги. Сначала у меня сломался переключатель передач, потом полностью развалились тормоза, пришлось идти пешком через горы до города Барбертон, 90 километров , толкая велосипед. Подъёмы были слишком круты, чтобы преодолевать их на одной передаче, спуски с уклоном около 8 градусов, слишком опасны, чтобы катиться без тормозов. Пытался подтормаживать ногами, но шлёпанцы выдержали только два часа и полностью развалились. В Барбертоне заменил сломавшиеся узлы дешёвыми китайскими и они прослужили мне всю оставшуюся часть пути.

Водопады Виктория великолепны, кто бы их ни создал, получилось у него хорошо. В Зимбабве начинается настоящая Африка со слонами, жирафами, зебрами и животными о которых я даже никогда не слышал. Дорога от Касане до Нате в Ботсване идёт по границе национального парка Хванге, в котором обитают около 35.000 слонов. Каждые 10-15 километров на дороге встречалось стадо слонов, они паслись или шли на водопой, совершенно игнорируя меня. А птицы! Я не превратился в «бёрдвотчера», просто смотрел и удивлялся. Очень меня поразил кафрский рогатый ворон (southern ground hornbill). Представь себе ворона размером с индейку, ростом больше метра, размах крыльев восемь футов, огромный, слегка изогнутый

клюв, большие красные пятна на голове, когда летит, снизу видны белые кончики крыльев. Говорят они живут до 300 лет. Я видел его сидящим рядом с африканским марабу, и он не казался карликом.

Посреди пустыни Калахари не выдержало заднее колесо, которое я купил в Ричардс Бей, одна за другой сломались восемь спиц и оно перестало вращаться. Я оставил велосипед у полицейских на дорожном блок посту и поехал с колесом автостопом до ближайшего города, заменить спицы.

Виндхук, столица Намибии, находится на высоте 1750 метров над уровнем моря, спускаться к побережью Атлантики легко. Свакопмунд, Берег Скелетов, жутко холодное место, постоянно туманы, вокруг странная растительность пустыни Намиб. Я провёл там неделю, разъезжая по округе, потом на недорогих миниавтобусах, с пересадками, уехал в Блумфонтейн в Южной Африке. Там снова собрал велосипед и поехал через горы Лесото (самая низкая точка страны 1400 метров над уровнем моря) и Драконовы горы назад, в Ричардс Бей. До самого дня, когда я вернулся на побережъе, проехав 5400 километров, не было ни одного дождя. Я пил воду из местного водопровода и спал рядом с велосипедом у дороги целых два месяца. В гостинице останавливался только в Виндхуке и последнюю ночь в Свакопмунде, так как собирался ехать ранним автобусом. В самом начале поездки я отдал замок и цепь от велосипеда, у меня не было никаких проблем с местными людьми и я ни разу не чувствовал себя в опасности. За пределами городов там совершенно нет преступности. Практически всех животных африканского сафари, за ислючением больших кошек и носорогов, я видел много раз в дикой природе, бесплатно, не участвуя ни в каких турах. Привёз с собой груду барахла: фигурки из мыльного камня, рулон бумаги ручной выделки, сделанной из слоновьего помёта, черепа с Берега Скелетов и истории, которых хватит на ещё одну книгу.

Я старею, но по прежнему считаю, что сейчас лучшее время моей жизни. Мне плевать на возраст, своё шестидесятилетие я встретил в открытом море.

Вот так. Сейчас они с женой благополучно прибыли в Бразилию. Я ещё спросил его, на какой лодке они идут, так как он упоминал название Kehaar, так называлась его прежняя, больше

двадцати лет назад. Оказалось, что лодка та же, только мачта новая — теперь это стальной фонарный столб из Дарвинского порта.

Август 2019 г.

Про Криса Ларсена и его плаваниях я уже писал здесь несколько раз, а также о его книге, которую хотел перевести на русский. Несколько лет я переписывался с Крисом, хотел купить книжку, но никак не получалось. Свои книги он издает сам. Сам печатает сам переплетает, сам и продаёт, при этом напрочь отказывается продавать электронный вариант. У него нет счёта в банке, а перевод, вроде Вестерн Юнион, в сумме со стоимостью пересылки из Австралии в Европу, делал книгу слишком дорогой. Несколько лет я надеялся пересечься с Крисом на морских дорогах, но получалось так, что мы опаздывали, он там был, но уже ушёл. В конце концов скан книжки мне переслал один из читателей блога.

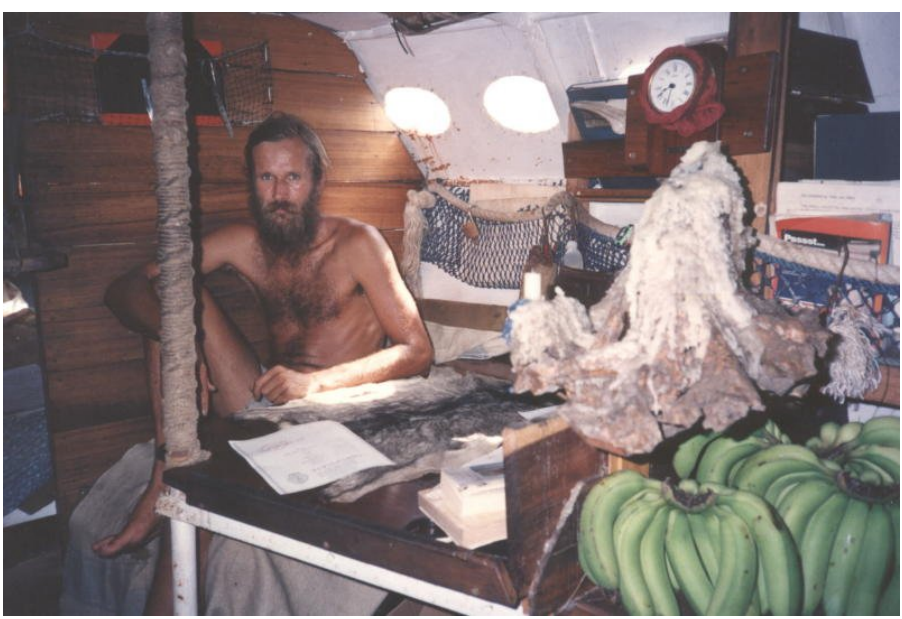
Поскольку Крис был не против перевода, я начал её потихоньку переводить. Очень потихоньку. Текст для меня оказался трудным. В нём полно австралийского сленга и оборотов, сокращений, устаревших географических названий, ссылок на неизвестные мне личности и исторические факты. Если бы не интернет, я бы никогда эту книжку не перевёл, либо получилось бы что то типа текстов издательства «Моя Планета». Переводил очень долго, я ведь делал это в качестве хобби, поэтому если не было желания, забрасывал это дело на какое то время. Но, так или иначе, в феврале перевод был окончен. Дабы выяснить некоторые неувязки в повествовании, написал Крису несколько вопросов, но как раз в это время у него случилось большое личное несчастье и ему было совсем не до того.

Примерно в апреле он ответил сам и я переслал ему перевод. В мае он опять написал, сказал что переслал его своим друзьям в Москву, Кронштадт и Питер. Я пытался выяснить, как он намерен поступить с переводом и наконец в июне Крис написал, что улетает в Южную Америку до апреля-мая следующего года, а с переводом я волен делать что захочу. Так что по обыкновению выкладываю книжку на своём сайте{6}.

Книжка очень откровенная, написана безо всякой самоцензуры. Все приглядные и неприглядные стороны жизни морского бродяги. Ещё один стиль путешествий, жизни и восприятия мира. Не рекомендую читать тем, кто абсолютно точно знает - «как нужно жить правильно».

Фотографии {7}

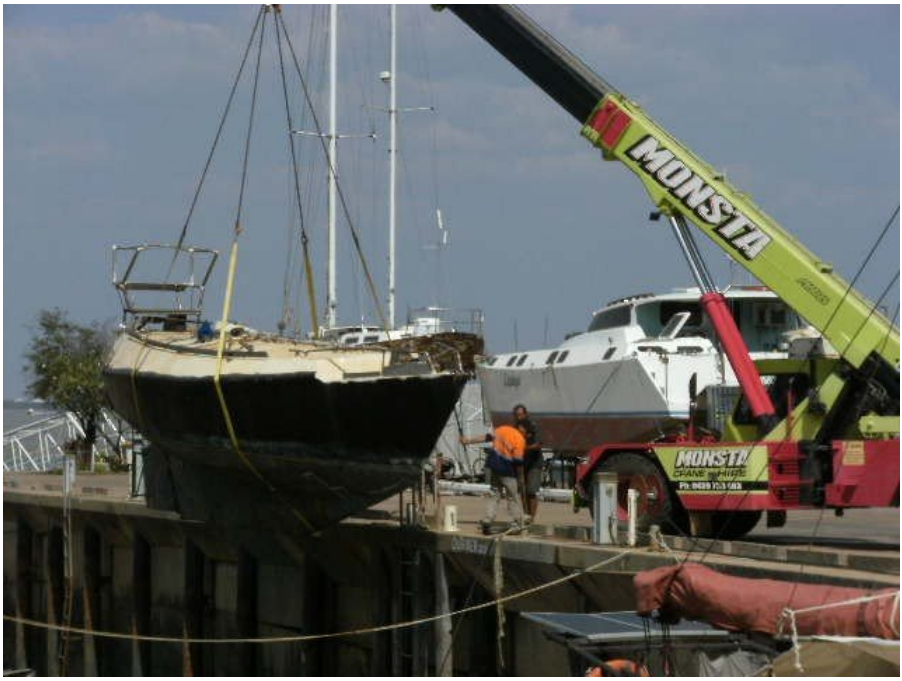
The 33-foot steel junk Kehaar careened for bottom painting on the beach in Madagascar



Kris Larson in the cabin of Kehaar. Above the bunch of bananas is the candle that is his main source of light.

Kehaar under sail (courtesy Kris Larsen)

Kehaar's sail panels blew away in the storm off Japan.


MONSTA
MONSTA
CRANE SERVICE

Kris Larsen and his wife Nat Uhing sailing off Haiti in 2016

Kris Larsen on his boat *SV Kehaar* in Haiti in 2016

notes

Примечания

1

Барака, бараках, баракат (араб.) - в исламе божественное благословение, благодеяние, достаток.

2

Кута Бич (Kuta Beach) - Популярный туристский курорт на Бали.

З

Франжипани (люмерия) — Род тропических деревьев.

4

Джайны — Последователи джайнизма — древней религии возникшей в Индии. Джайнизм утверждает, что любое существо является индивидуальной и вечной душой, которая закончив круговорот рождений и смертей может достичь всеведения (божественного сознания). Но для этого необходимо быть аскетом а не мирянином, поэтому в религиозных установлениях большое значение придаётся аскетизму.

5

Хейгар Ужасный (Hagar the Horrible) — Персонаж одноименного популярного американского комикса — лохматый, неряшливый, толстый рыжебородый викинг в двурогом шлеме.

6

День подарков (Boxing Day) — Праздник отмечаемый в Великобритании и ряде стран Британского Содружества Наций 26 декабря.

7

Бедор (Бедар) — тип лодок на Восточном побережье Малайзии, вооружённые китайским парусом но отличающиеся от китайских джонок корпусом, имеющим острую корму и значительную погибь палубы.

8

Пол Теру (Paul Edward Theroux) — американский писатель и путешественник. Он известен своими богатыми описаниями людей и мест, пронизанных тяжелой иронией или даже мизантропией. В 1992 году он издал книгу о своём путешествии на каяке по островам Тихого океана.

comments

Комментарии

1

Так в оригинале перевода - текст выделен красным и оставлен на английском. Видимо, смысл фразы был переводчику непонятен и он оставил её "как есть"... *(прим. верстальщика)*

2

В оригинале перевода слово выделено красным цветом. Видимо, у переводчика были сомнения в правильности… (*прим. верстальщика*)

3

Тоже выделенное красным слово. По тем же, надо думать, причинам... (*прим.верстальщика*)

4

Стоит звёздочка сноски, но самого содержимого сноски в тексте перевода нет… (*прим.верстальщика*)

5

Раздел отсутствует в тексте перевода, добавлен верстальщиком и представляет собой компиляцию трёх постов в ЖЖ Игоря Кипорука, переводчика:

1. https://igorkiporouk.livejournal.com/10168.html
2. https://igorkiporouk.livejournal.com/16204.html
3. https://igorkiporouk.livejournal.com/50221.html

https://igorkiporouk.webs.com/ebooks.htm

7

Фотографии собраны в ЖЖ переводчика и иных сетевых источниках.

Не лишним будет процитировать такое предуведомление:

> Все фотографии данного поста не относятся к периоду описанному в книге "Муссон Дервиш". Они сделаны лет на двадцать позже. Просто чтобы иметь визуальное представление о героях повествования, джонке Кехаар и её шкипере Крисе. Хотя тогда они оба были гораздо моложе.